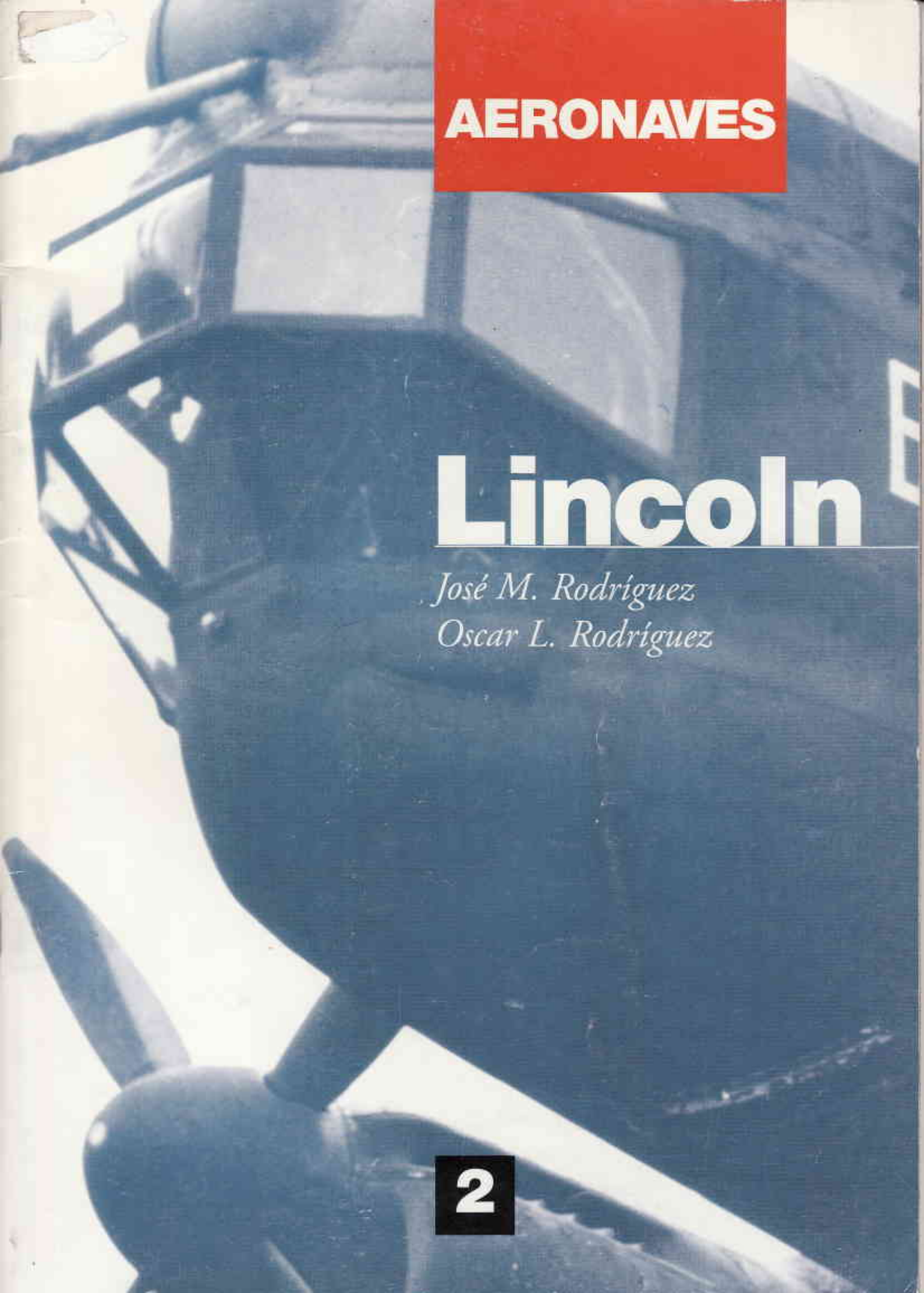


AERONAVES

Lincoln

José M. Rodríguez
Oscar L. Rodríguez

2

INDICE

1 INTRODUCCIÓN

2 EVOLUCIÓN ORGÁNICA Y ASIENTO

3 EL AVIÓN
3.1 Reseña histórica
3.2 Historiales individuales
3.3 Descripción general

4 PERSONAL ASIGNADO

5 ACTIVIDAD
5.1 Operativos y ejercicios
5.2 En combate
5.3 Operaciones antárticas
5.4 Cooperación internacional
5.5 Correo Aéreo Militar al exterior
5.6 Formaciones y desfiles
5.7 El final

6 CONCLUSIÓN

7 NOTAS

8 FUENTES CONSULTADAS
8.1. Documentos
8.2. Libros, revistas e impresos

Decolage del B-008

BOMBARDEROS PESADOS, AVRO 694 LINCOLN BMk II LOS PRIMEROS Y LOS ÚLTIMOS

INTRODUCCIÓN

Los Avro Lancaster y Lincoln, fueron los únicos bombarderos, que por su tipo, se encuadraron en la categoría de "Estratégicos", siempre en lo referente al marco regional inherente a la República Argentina. Para comprender mejor la función desempeñada por un bombardero pesado, hay que definir primero el concepto de "Estrategia"; refiriéndose a esta, el Capitán Liddell Hart expresa: "Su propósito es disminuir la posibilidad de resistencia, y buscar cumplir con el mismo explotando los elementos de movimiento y la sorpresa." "En cuanto a la relación que existe entre estrategia y táctica, su delimitación es algo oscura y es difícil decidir cuando termina un movimiento estratégico y comienza un movimiento táctico; empero, en la concepción, los dos son distintos. La táctica abarca y satisface las necesidades del combate. La estrategia no sólo se detiene en la frontera, sino que tiene como fin reducir el combate a las mínimas proporciones posibles", en el libro Poder Aéreo y Defensa encontramos una definición más que aclaratoria: "Operaciones Aéreas Estratégicas: Son aquellas operaciones destinadas a destruir, neutralizar, afectar o limitar las estructuras vitales del poder nacional del enemigo y cuyos efectos mediatos o inmediatos, llegan a ser significativos para el curso de la guerra". En definitiva, los bombarderos pesados fueron concebidos para intentar esto último.

Para entender como encontraron su lugar en la Fuerza Aérea y las causas políticas y económicas que motivaron su adquisición hace más de medio siglo, es necesario, a modo de introducción, mostrar brevemente la evolución del arma de bombardeo y de la unidad en la que operarían durante toda su vida de servicio.

ANTECEDENTES ORGÁNICOS Y ASIENTO

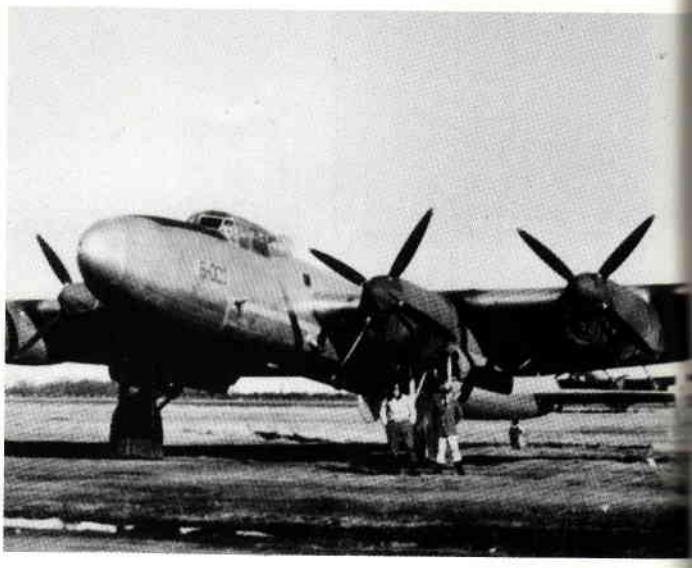
Los antecedentes históricos de la Unidad (actual V Brigada Aérea) se remontan a 1895. Debido a la necesidad de uniformar la instrucción y a las tensiones surgidas con Chile durante la demarcación de límites impuesta por el tratado de 1881, el Poder Ejecutivo Nacional (PEN), por un decreto de agosto de 1895 (1) creó la División de Artillería integrada por: un Regimiento de Artillería de Montaña, el Regimiento 1 de Artillería Montada, los Regimientos 2 y 3 de Artillería a Caballo y un Regimiento de Ingenieros.

El acantonamiento militar se instaló en Villa Mercedes (San Luis), sobre un terreno de 500 hectáreas para maniobras y polígono de tiro, donado por los hermanos Eugenio y Pablo Meinvielle. La designación del cargo de comandante recayó en la persona del general de brigada Francisco Reynolds.

Dos años después, y cumplidos los fines para los cuales había sido creada esta División de Artillería, y por convenir al mejor servicio, conforme a la nueva organización establecida se la disolvió. Con los primeros batallones de los Regimientos 5º, 7º y 9º de Infantería, 6º de Caballería y 3º y 4º de Artillería a Caballo, se conformó la División del Centro, con asiento en Río Cuarto y otra División en el Campamento de Villa Mercedes.

Cuarenta años después, la Aeronáutica Militar crea-

B-005 con bombas debajo en la V Brigada Aérea (circa 1961)



El B-003 en Villa Reynolds con dos Suboficiales posando debajo (uno de ellos es el Suboficial Mario Pico)

da en 1912, se hallaba en franca evolución, es por esta razón que el 8 de octubre de 1938, se crea la Base Aérea Militar de "Villa Mercedes" (2):

"14320 - Buenos Aires, 8 de octubre de 1938.

Visto el expediente reservado letra "A" Nº 387/37 cde. 2 (EG) lo informado por el Señor Inspector General del Ejército (E.M.G.E.) y siendo necesario fijar la organización definitiva de las Unidades y Servicios de la Aviación Militar,

El Presidente de la Nación Argentina:

DECRETA:

Art. 1º) Apruébase el proyecto de organización de las Unidades de Bombardeo, etc.

Art. 2º) Organízase las Bases Aéreas Militares de "El Palomar" (Buenos Aires); Gral. Urquiza (Paraná-Entre Ríos); "El Plumerillo" (Mendoza) y la Base Aérea Militar de Villa Mercedes (San Luis).

Art. 3º)...

Art. 4º)...

Art. 5º) Comuníquese, publíquese en Boletín Militar Reservado y archívese en el Estado Mayor del Ejército."

Firmado Ortiz / Carlos D. Marquez

El 22 de noviembre de 1939 (3), la Base Aérea Militar (BAM) de "Villa Mercedes" pasó a denominarse Base Aérea Militar "Coronel Pringles", en homenaje del Coronel D. Juan Pascual Pringles, inmortalizado en el combate de Chancay, en cuya playa se arrojó al mar para no rendirse o caer prisionero del enemigo.

El anteriormente citado Decreto 14.320 aprobaba la estructura de las Unidades de Aviación, que en 1939, en lo que a la aviación de bombardeo respecta, se organizó del siguiente modo:

1) Regimiento Aéreo 1 (con asiento en la BAM "El Palomar") integrado por tres Grupos con tres Escuadrillas de tres aviones, cada uno. Este Regimiento se trasladará (4) a la BAM Coronel Pringles en 1940. El mismo contaba con aviones Glenn Martin W139-WAA, Curtiss Hawk III, Junkers K-43, Fairchild 82-D, Avro 626, NA-16-1P, Avro La Cierva C-30 y AeMB2; con el traslado del Regimiento, también lo hicieron los Glenn Martin y los AeMB2.

El 29 de enero de 1942, se dispuso que la Escuela Aviación Militar (EAM) funcionara con los cursos de Aviadores Militares , Oficiales y Cadetes, en su ubicación de la Ciudad de Córdoba y con los cursos de Pilotos Militares, Suboficiales, Aspirantes y Soldados Conscriptos, en la BAM "Cnel. Pringles" (5).

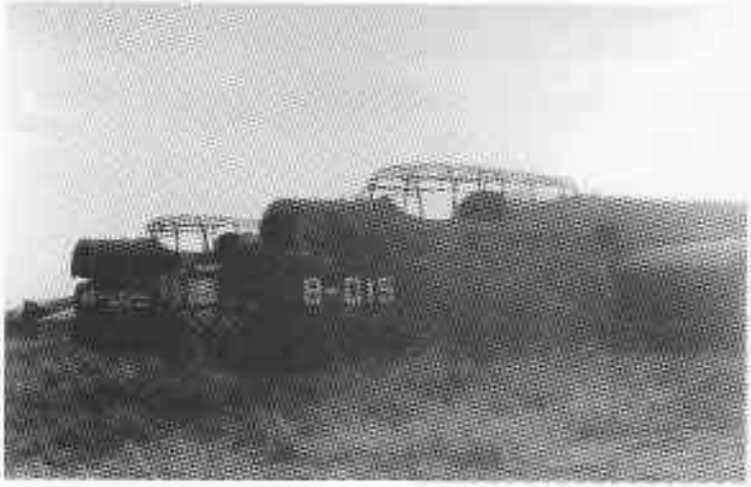
El 27 de noviembre de 1942 se crea la Escuela de Pilotos Militares, con la intención de formar Pilotos e impartir la instrucción especial a Soldados Conscriptos, Pilotos Civiles y de Planeadores.

Al iniciarse el año 1944, en marzo, asumió la jefatura de la BAM, el Teniente Coronel D. Luis Garramendy, quien al crearse la Secretaría de Aeronáutica, recibió el grado de Vicecomodoro.

El 11 de enero de ese año, el Regimiento Aéreo Nº 1 pasó a denominarse (6) Regimiento 1 de Bombardeo (R1B); con fecha 10 de marzo fueron creadas las Guarniciones Aéreas de manera genérica (7) y es en ese mismo año, el 13 de mayo (8), que se crea la Guarnición Aérea "Villa Reynolds" quedando incluidas la BAM "Coronel Pringles", el Grupo Liviano Antiaéreo y la Escuela de Pilotos Militares que en este año finaliza su actividad.

En 1945 se produjo el cambio más importante en la Aeronáutica desde la creación de la EAM en 1912. Por Decreto 288/45 del 4 de enero, inserto en Boletín Aeronáutico Público (BAP) Nº1, fue creada la Secretaría de Aeronáutica, organismo que serviría a la integración de todos los elementos de la Aeronáutica; de esta manera la Aviación Militar cambió su dependencia del Ejército y amplió sus horizontes como una fuerza dedicada de manera exclusiva a la defensa aérea y antiaérea de la Nación.

Delegación argentina e instructores ingleses en Inglaterra en 1947



Restos abandonados luego de la baja en la V Brigada Aérea

Desfile inauguración Monumento a la Bandera en Rosario. Además de los Lincoln al fondo se ven volando tres Lancaster

B-022 reabasteciéndose en Río Gallegos

Para 1947, la Fábrica Militar de Aviones, estaba poniendo en servicio a un nuevo avión de ataque concebido y construido en el país; una preserie experimental de IAe 24 Calquín, encontró en la BAM "Cnel. Pringles" su primer asiento operativo a partir de este año.

Al año siguiente llegan a la BAM "Cnel. Pringles", los Bombarderos Pesados Avro "Lincoln" y Avro "Lancaster", esta incorporación desplazó a los ya veteranos bombarderos Glenn Martin los que, a partir de septiembre, fueron transferidos al Regimiento 3 de Ataque con asiento en la BAM "El Plumerillo".

La adquisición de estas aeronaves fue un síntoma de la madurez que había experimentado la Fuerza Aérea Argentina (FAA) y de las enseñanzas obtenidas de la experiencia en la Segunda Guerra; pero lo más relevante fue un cambio en la organización de las unidades operativas. Por Decreto del 15 de marzo de 1949, se procedió a reorganizar las unidades aéreas, tomando como modelo las "Wings" de la Real Fuerza Aérea británica (RAF), creándose las Brigadas como unidades operacionales dependientes del Comando en Jefe de la FAA (9). El texto del Decreto es el que a continuación se transcribe:

B.A.R. 372

"Creación de unidades operacionales de la Fuerza Aérea Argentina.
6433 - Buenos Aires, 15 de marzo de 1949.

Visto lo propuesto por el Secretario de Aeronáutica, interino, y CONSIDERANDO:

Que es conveniente unificar bajo un Comando común a las Bases y Unidades Aéreas que en ellas tienen asiento, a efectos de obtener una mayor coordinación en todas las medidas tendientes a asegurar la eficaz preparación de la Fuerza Aérea Argentina;

Que en tal sentido, surge la necesidad de crear unidades operacionales con mando directo tanto sobre las instalaciones terrestres como sobre las Unidades Aéreas que en ellas tienen asiento;

Que es asimismo conveniente a los efectos de las previsiones a adoptar y del mejor desarrollo de la instrucción, que dichas unidades operacionales agrupen a las citadas instalaciones y a las Unidades Aéreas de la misma Arma, que en ellas tengan asiento;

Que en el caso de que una Unidad Aérea tenga asiento permanente o transitorio en la Base Aérea perteneciente a la unidad operacional de otra arma, la misma actuará como unidad aérea independiente de ésta, continuando con dependencia directa del Comando respectivo;

Que dado que la nueva dependencia de las Bases Aéreas hace innecesario el mantenimiento del Comando General de bases, pero que es sin embargo indispensable que el Comandante en Jefe cuente con el órgano asesor y de inspección en lo que se refiere al material, equipo e instalaciones terrestres, resulta de lo más conveniente crear una Inspección Técnica que asuma dichas funciones..."

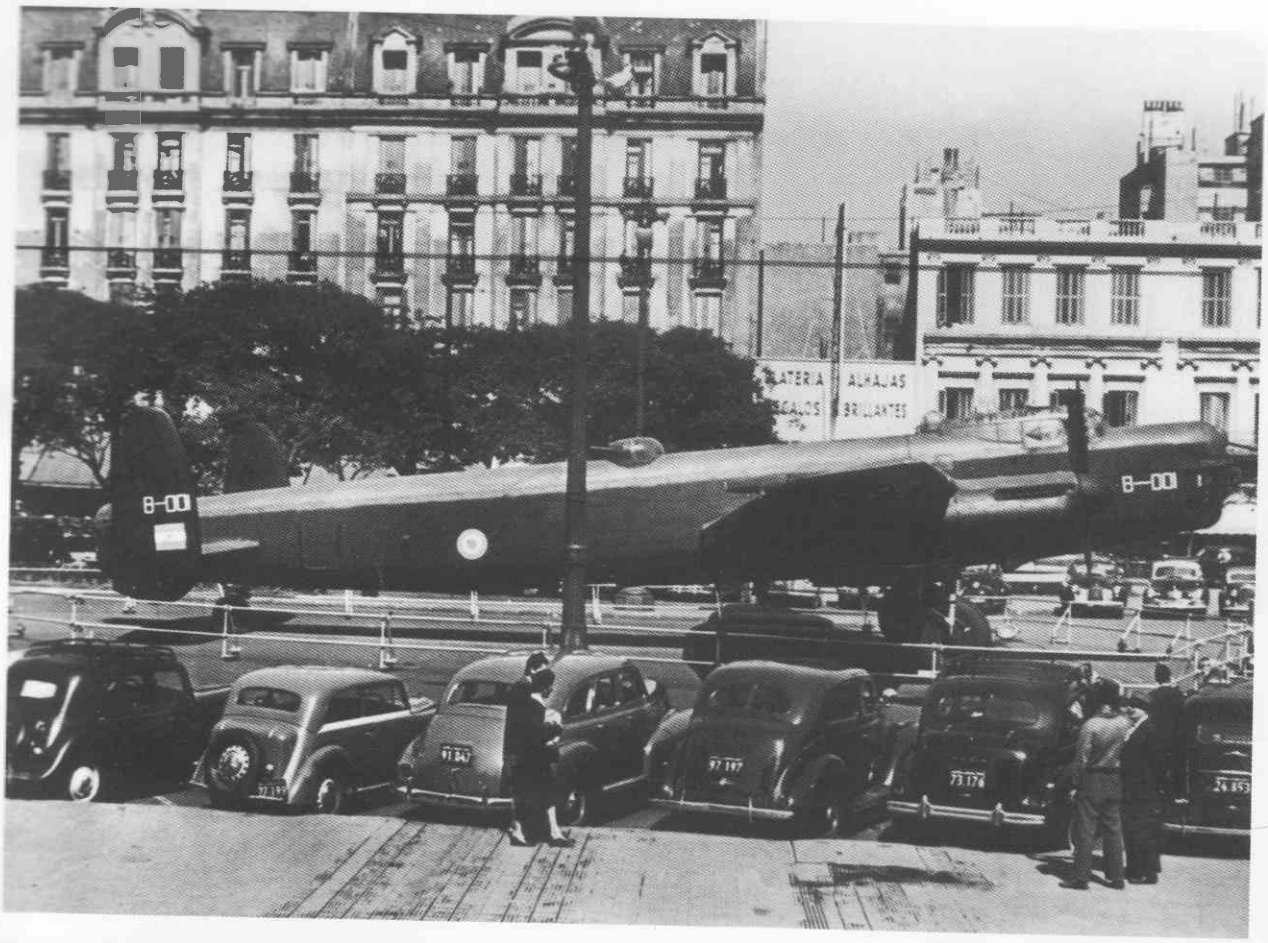
A continuación se transcriben los puntos concernientes a la V Brigada y a la actividad de bombardeo:
"El Presidente de la Nación Argentina"
DECRETA:
Art. 1º) Créanse las I, II, III, IV, V y VI Brigadas, como unidades operacionales de la Fuerza Aérea Argentina.
Art. 2º) Las Brigadas a que se refiere el Artículo 1º estarán constituidas por las Bases y Unidades Aéreas siguientes:
I Brigada:...
II Brigada:...
III Brigada:...
IV Brigada:...
V Brigada: Base Aérea Militar "Coronel Pringles" y Regimiento 1 de Bombardeo.
VI Brigada:...
Art. 5º) Fíjanse los siguientes asientos a las Brigadas:
I Brigada:...
II Brigada:...
III Brigada:...
IV Brigada:...
V Brigada: Base Aérea Militar "Coronel Pringles".
VI Brigada:...
Art. 6º) Modifícase el Artículo 2º del Decreto Nº 38816/47, el que quedará como sigue:

La Fuerza Aérea Argentina en tiempo de paz, estará constituida por los siguientes Organismos y Comandos:

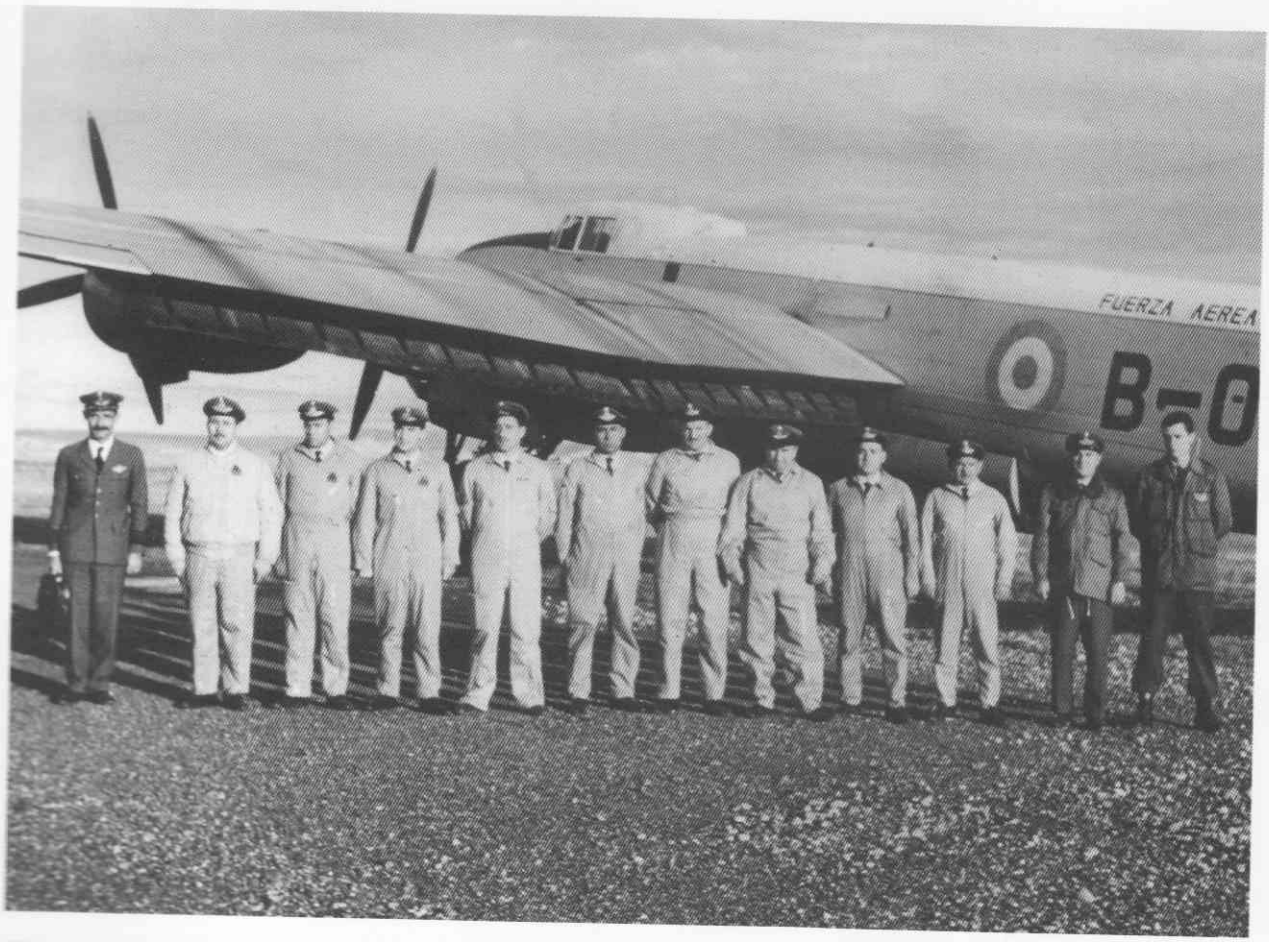
III. Comando de Bombardeo: Ejercerá el mando superior, administración y gobierno superior de las Brigadas y Unidades independientes correspondientes a su arma, siendo responsable ante el Comandante en Jefe de la obtención en los tiempos prefijados de los objetivos de instrucción que éste le ordene. En especial, procurará que las Brigadas y Unidades independientes del arma de bombardeo se encuentren especialmente capacitadas para batir objetivos a gran distancia, tanto sobre el mar como sobre tierra, valiéndose de todos los elementos técnicos modernos para la correspondiente navegación.

Redactará para la aprobación del Comandante en Jefe, las previsiones para el tiempo de guerra relativas al empleo del conjunto de las Brigadas y Unidades independientes que le estén subordinadas, así como las directivas y órdenes y proyectos de reglamentos que le conciernen.

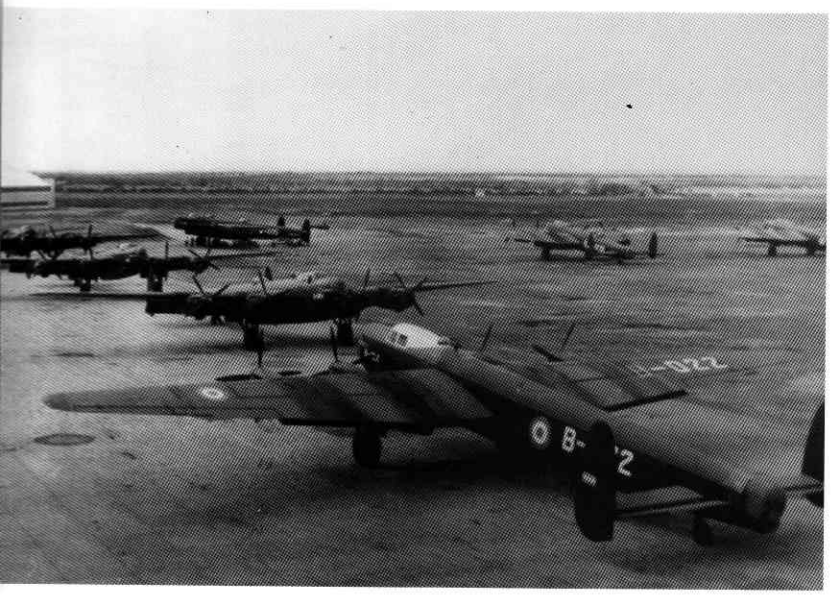
Art. 13) Comuníquese; publíquese en Boletín Aeronáutico Reservado y archívese en la Secretaría de Ae-



B-001 en octubre de 1947 expuesto en la Avda. 9 de Julio de Buenos Aires durante la Exposición Aeronáutica



Tripulación del B-022 en el sur. En el medio el hoy Brigadier (R) Jorge Martínez



Circa 1960 en Villa Reynolds, se observan Lincoln y un solitario Lancaster (B-039) al fondo

ronáutica-Perón-Humberto Sosa Molina-César R. Ojeda."

En noviembre de 1950, se constituye en el R1B, el II Grupo con el material de aviones Avro Lancaster (10).

Hacia fines del mismo año, se hizo evidente la necesidad de ampliar las características operativas de las Brigadas, por lo que fueron jerarquizadas y reemplazadas por Brigadas Aéreas (11). Estas incluían un Grupo Base encargado de todos los aspectos concernientes a la Unidad propiamente dicha, un Grupo Técnico dedicado a la preservación del material aeronáutico, y el correspondiente Grupo Aéreo dedicado exclusivamente a desarrollar las actividades concernientes al vuelo y operación de las aeronaves. De esta manera la V Brigada Aérea quedó constituida por el Grupo 1 de Bombardeo (sobre la base del Grupo I del R1B), Grupo 2 de Bombardeo (sobre la base del Grupo II del R1B), Grupo Base 5 (sobre la base de la BAM Cnel. Pringles) y Grupo Técnico 5 (sobre la base del Taller de la BAM Cnel. Pringles). A su vez se crea sobre la Base del Comando de Bombardeo el Comando Aéreo Estratégico, del que pasa a depender la V Brigada Aérea.

En 1956, se crea el Comando Aéreo de Combate (12), del que pasa a depender la V Brigada Aérea, y por último, el 15 de diciembre de 1959, se crea el Grupo 1 de Bombardeo en el Aeródromo Militar Coronel Pringles (13).

La permanente evolución de la FAA, se vió de manifiesto con una nueva reestructuración comenzada en 1966 y llevada a cabo durante 1968, con el objetivo de incrementar su capacidad operativa, y racionalizarla. En esta nueva organización, la V Brigada Aérea pasa a depender del recientemente creado Comando de Operaciones Aéreas, ya con el material Douglas A-4B Skyhawk.

EL AVIÓN
Reseña Histórica

Durante la Segunda Guerra Mundial, la historia de los Avro, comenzó con la construcción del bombardero "Manchester", aunque su vida en servicio fue corta debido a que no cumplía con las espectativas puestas en él, sin embargo, sirvió como plataforma para el famosísimo "Lancaster", obra maestra de Roy Chadwick y que demostró ser el sostén del Comando de Bombarderos durante los años de la guerra.

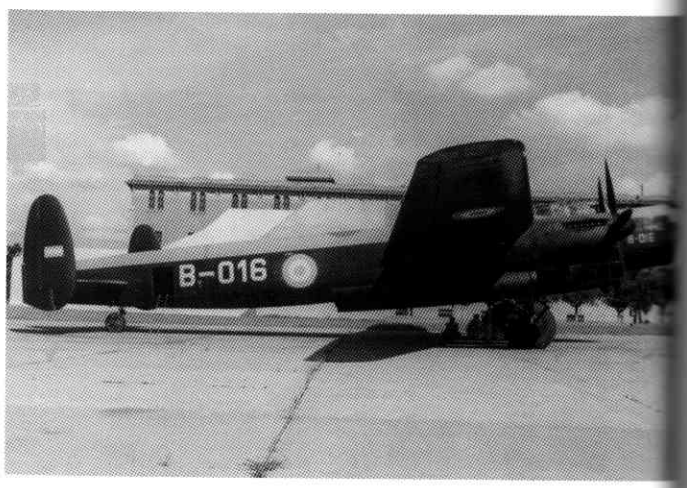
Las experiencias obtenidas en combate, forzaron la decisión de mejorar al Lancaster, por lo que, de las mesas de diseño de la AVRO, nació el modelo 694 "Lincoln"

El prototipo denominado en un principio "Lancaster IV", voló por primera vez el 9 de junio de 1944. La producción de Lincoln se acrecentó rápidamente, pasan de 66 por mes, en marzo del '45, hasta 123 en mayo, llegando a 200 en agosto del mismo año.

Las plantas de fabricación de la Avro estaban ubicadas en Chadderton (las primeras doce máquinas argentinas fueron construidas allí) y Metrovick Trafford Park. Ambas utilizaban las instalaciones de Woodford para pruebas de vuelo y ensamblaje final. También la Armstrong Whitworth construyó Lincoln en sus factorías de Bagington en Bitteswell (lugar de fabricación de los restantes aviones argentinos). Sólo seis Lincoln fueron fabricados en la planta de Yeadon, cerrada en la posguerra.

Aunque no pudieron ser probados en combate durante la Segunda Guerra Mundial, la oportunidad se presentó a partir de enero de 1947, cuando se hicieron evidentes los movimientos terroristas en Malasia. A lo largo de ese año, el 97 Squadron realizó ejercicios operacionales en Malasia y Singapur, con la intensión de demostrar su fuerza.

Hacia marzo de 1950, sin haber podido erradicar



Aviones de visita a la Primera Brigada Aérea "El Palomar"

B-016 y B-022 en agosto de 1967 en la V Brigada Aérea, previo al último vuelo del Lincoln

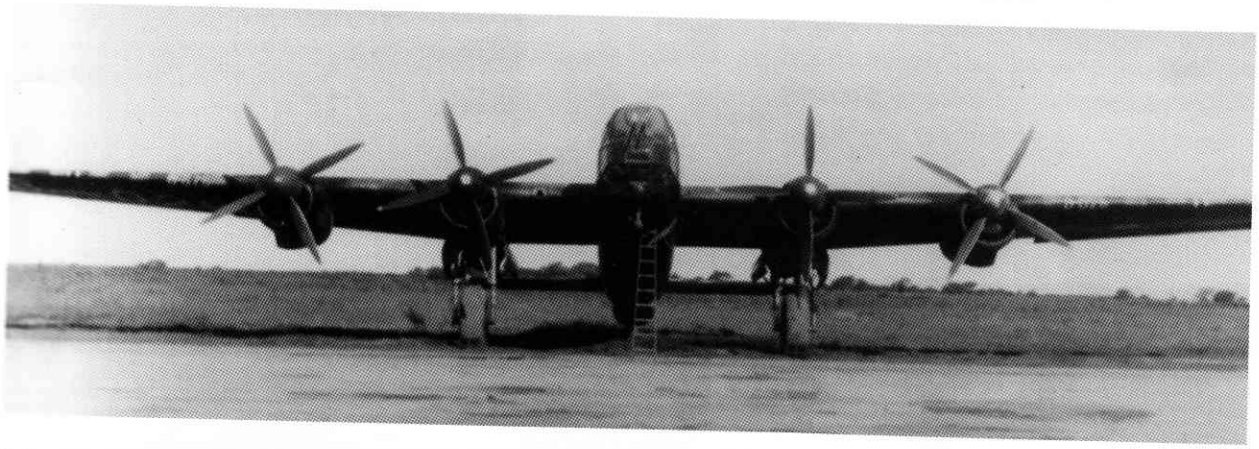
aún a los terroristas comunistas de la zona, fue desplegado a Tengah el 57 Squadron, con asiento en RAF Waddington; empezaba de esta manera la carrera del Lincoln en acciones de guerra.

El Lincoln no sólo fue operado en misiones de combate, sino que también se lo utilizó como una excelente plataforma para diversos desarrollos, en especial de motores; asi pues sirvió para testear desarrollos del Rolls Royce Derwent, Avon, de los Bristol Phoebus, Theseus y Proteus y del Armstrong-Siddeley Python entre muchos otros proyectos de importancia.

El total de Lincoln producidos fue de 624 unidades, de las cuales 532 habían pertenecido a la RAF y el resto fue fabricado terminada la guerra para suplir los pedidos de las fuerzas aéreas extranjeras: dieciocho MkII para Argentina (B-013 a B-030), un MkXV para Canadá (FM300), y cincuenta y cuatro Mk30 (A-73-1 a A-73-54) y diecinueve Mk31 para Australia (A-73-55 a A-73-73) éstos últimos con su particular nariz extendida.

Del total fabricado, sólo cuatro unidades se conservan aún en el mundo, más partes de un quinto aparato:

1. Mk II, RAF RE 351. FAA B-004. Exhibido en el Museo Nacional de Aeronáutica, con matrícula B-010.
2. Mk II, RAF RF 342. Matrícula Civil G-APRU. Propiedad de Aces High Ltd. North Weald, UK.
3. Mk II, RAF RF 398. Exhibido RAF Museum, RAF Cosford, UK.
4. Mk II, FAA B-016. Exhibido como "monumento" en la V Brigada Aérea, con matrícula B-017.
5. Mk 30, RAAF A73-27. Sección delantera exhibida en el Camden Museum, Narellan, Australia.



Lincoln de frente en Villa Reynolds. Se observan los planos rayados del Operativo Tritón efectuado en 1959 en Mar del Plata

AVRO 694 LINCOLN BMK II, STANDARD RAF:

- Motores: 4 "Rolls Royce Merlin 68 A"de 1750 HP cada uno.
- Envergadura: 36,60 m
- Largo: 26,12 m
- Superficie alar: 132 m²
- Peso vacío: 18.800 k
- Peso máximo: 32.250 kg
- Velocidad máxima: 500 km/h
- Velocidad de crucero: 344 km/h a 6.000 m

• Techo de servicio: 9.300 m
• Alcance máximo: 4.700 km

Hacia fines de la década del '40 se había hecho evidente la necesidad de renovar el ya obsoleto material en servicio en la Fuerzas Armadas y en especial el de la Aeronáutica Militar, que poseía materiales anticuados o de fabricación nacional, manufacturados en madera por la escasez de materiales estratégicos.

Muchos factores importantes influyeron en la elección y las posibilidades de adquisición del mismo. Durante la Segunda Guerra Mundial, la neutralidad argentina sirvió a los fines de Inglaterra, beneficiada con los alimentos y materiales de primera necesidad que llegaban desde América del Sur.

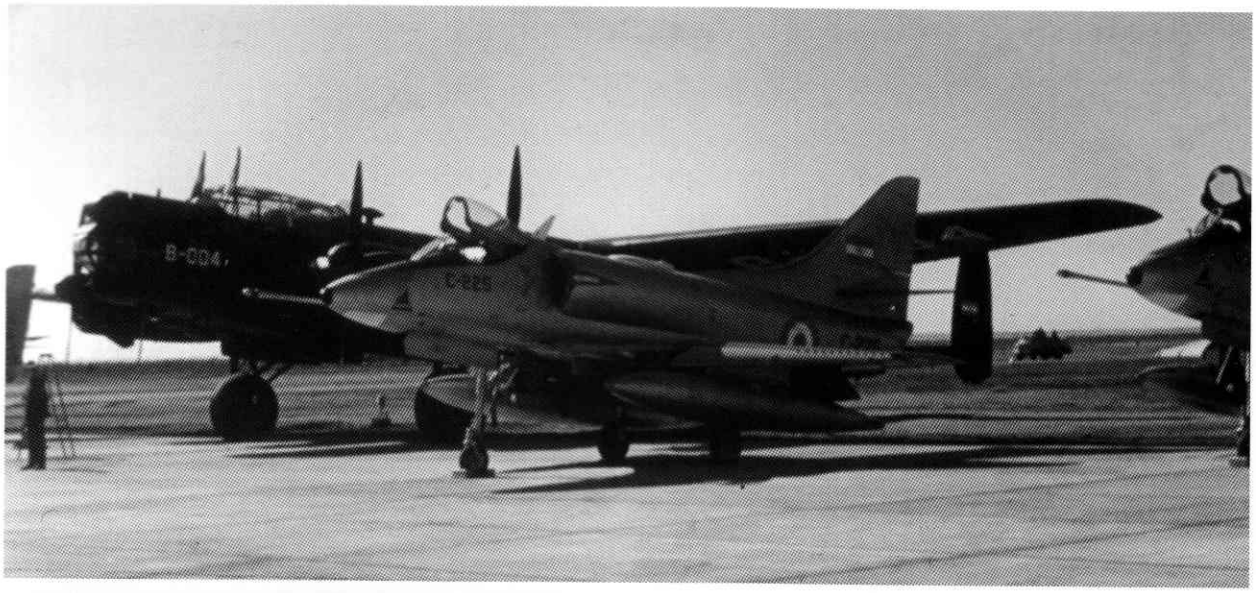
El tardío ingreso en la guerra se debió a que, Sir Winston Churchill, influyó en este delicado tema para garantizar la seguridad de los barcos argentinos que transportaban tan preciadas mercancías, los que al ser neutrales estaban protegidos de los ataques alemanes.

Sin embargo esta situación no fue del agrado de los Estados Unidos, quienes a su vez presionaban para que la Argentina ingresara rápidamente en el conflicto. La intención era lograr la tan ansiada hegemonía en América, obstaculizada por la actitud neutralista de la Argentina; además la situación internacional se había complicado después del ataque a Pearl Harbor. La Argentina se vio en la necesidad de prestar mayor atención al tema de la Defensa Nacional y por consiguiente ponerse en campaña para una pronta adquisición de moderno material para las Fuerzas Armadas. En 1941 fueron aprobadas varias leyes al respecto que aprobaban una inversión de aproximadamente de 1.380 millones de pesos en cinco años, aunque el problema más importante fue el de encontrar proveedores de armas entre los países que estaban participando en la contienda.

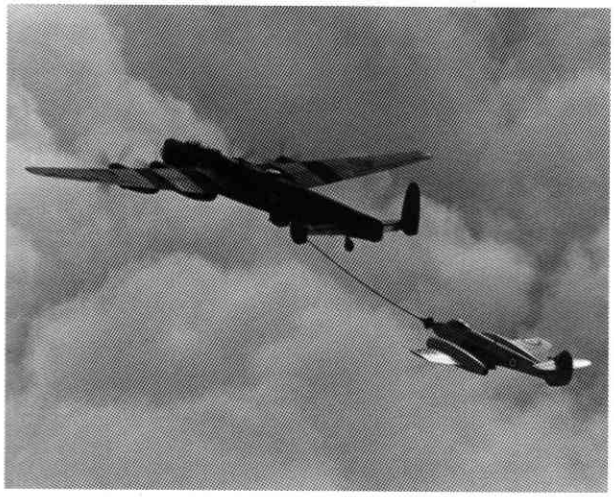
La recientemente creada Dirección General de Fabricaciones Militares no estaba capacitada para suplir la necesidad de tanques, aviones y buques, por lo que se pensó recurrir a los Estados Unidos. En general los militares estadounidenses estaban de acuerdo en vender armas a la Argentina, sin embargo el Departamento de Estado opinaba que no se debía entregar material hasta tanto no se modificara la política exterior de no intervención en la guerra, la idea era presionar entregando moderno material a Brasil y a Uruguay, los que recientemente habían roto relaciones con Alemania. Por supuesto, las idas y venidas de la guerra llevó a la Argentina a evaluar la posibilidad de comprar el material necesario entre Alemania y sus aliados, hecho que no pudo concretarse por diferentes circunstancias, entre ellas la imposibilidad del Eje de entregarlas, debido a la gran demanda de los propios ejércitos que participaban en la contienda.

Sin embargo, durante el desarrollo de la guerra, la situación se había transformado en más que benefi-

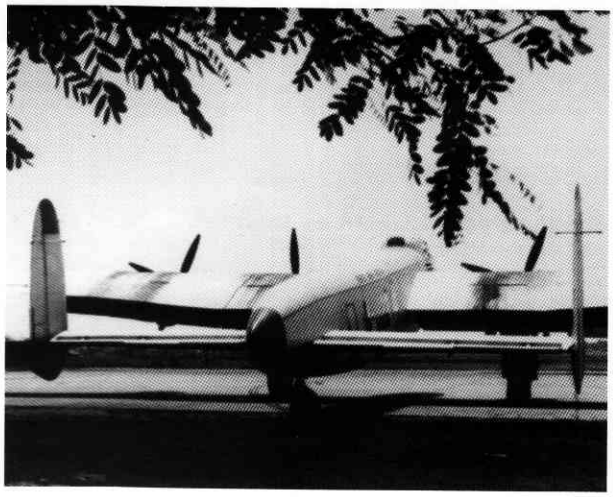
Prueba de motores en Villa Reynolds



Despedida Lincoln. Villa Reynolds (agosto 1967)



Un deseo no realizado en la Fuerza Aérea Argentina: Lincoln inglés abasteciendo un Gloster Meteor



B-022 estacionado en "El Palomar"

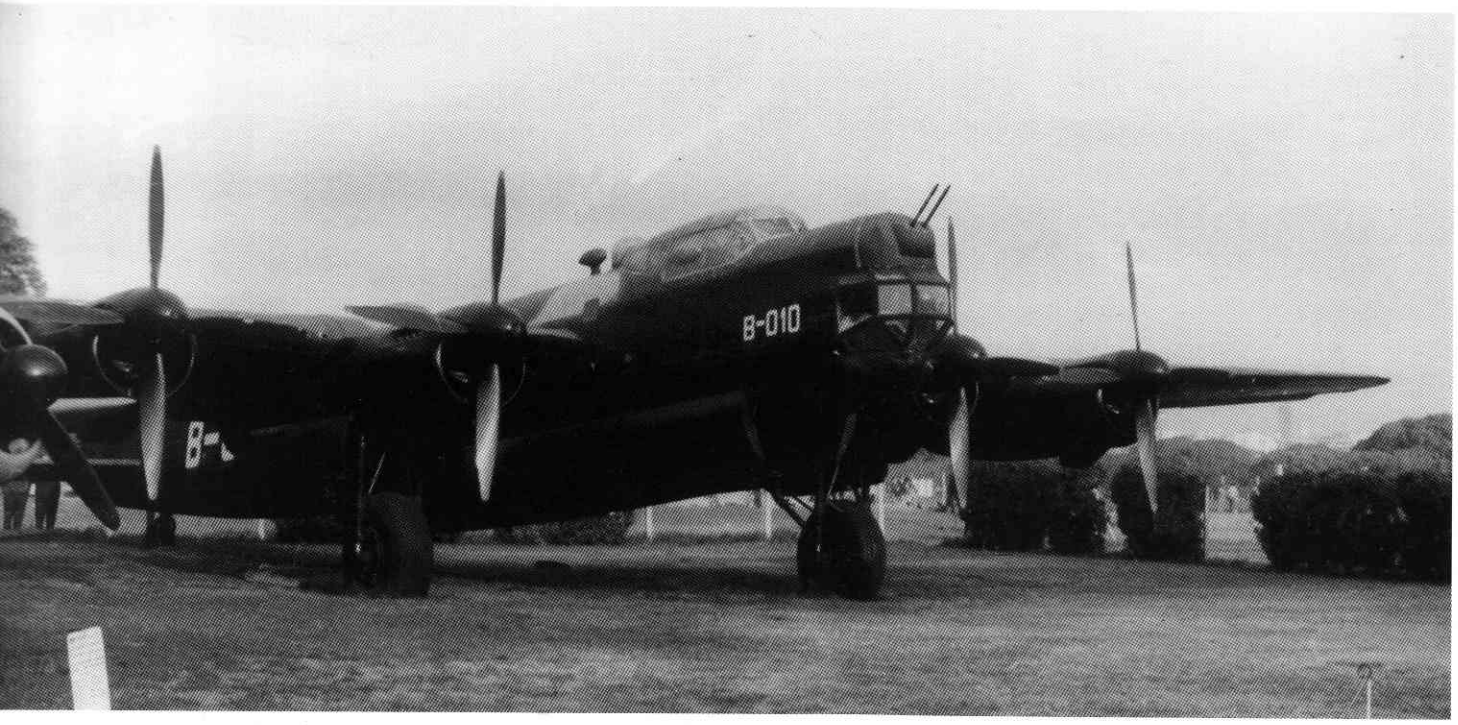
ciosa; la ayuda brindada por parte de la Argentina y el gran endeudamiento al que estaba sometida Gran Bretaña, abrió las puertas para una futura adquisición de materiales bélicos.

A partir del 4 de enero de 1945, la Fuerza Aérea experimentó un cambio fundamental en su estructura. En esta fecha, al crearse la Secretaría de Aeronáutica, la Aviación Militar Argentina, pasó del ámbito del Ejército al de una institución constituida prácticamente como un ministerio del aire. Esta reestructuración de todos los medios aéreos de la Argentina, a excepción de la Aviación Naval, se produjo al quedar de manifiesto la importancia de la aviación como elemento fundamental para el logro del éxito en las operaciones de guerra evidenciados en el gran conflicto que se estaba librando.

Al intentar adquirir material bélico, el gobierno argentino se vio inmediatamente ante el escollo del embargo de armas impuesto por los Estados Unidos, esta medida se aplicaba también a las armas producidas en Gran Bretaña, el Canadá y Suecia, intentando así evitar la entrega de material adquirido con anterioridad, a la empresa Bofors.

El primer paso para concretar la modernización militar se dio con el tratado firmado por los ministros Dr. Miguel Miranda y W. Eady, de Argentina y Gran Bretaña respectivamente, el 17 de septiembre de 1946 en Buenos Aires. Este acuerdo abarcaba una gran cantidad de objetivos bilaterales como ser una futura venta de carnes por parte de Argentina, el uso que podía darse y los términos de pago de los saldos, pasados y futuros, argentinos en libras.

Finalizado el conflicto, Inglaterra ofreció pagar la deuda contraida con la condición de que las divisas fuesen utilizadas dentro de su territorio; gracias a esto, la Argentina logró una importante suspensión del embargo hacia principios de 1947, cuando Gran Bretaña comunicó a los Estados Unidos su intención de tratar al país sudamericano de la misma manera que a los demás países de América latina. Este anuncio



El B-010 poco después de arribar a Aeroparque

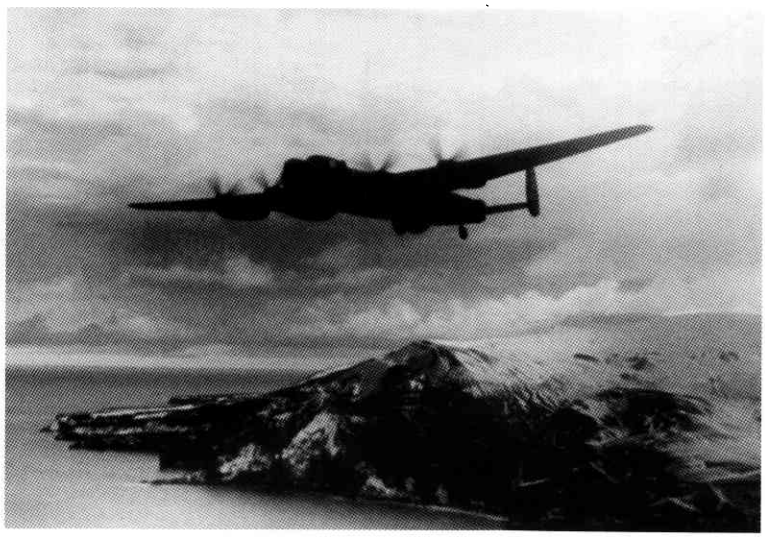
Bombarderos Lincoln en Inglaterra antes de su viaje a la Argentina

coincidió con las negociaciones que se llevaban a cabo entre ambas naciones sobre la venta de los ferrocarriles, situación más que conveniente para que Gran Bretaña pudiera materializar los dos negocios: trenes-armas.

Superados mayormente los inconvenientes políticos, la Argentina prosiguió con las negociaciones, las que se habían estancado desde principios de 1946. A pesar de las objeciones de los Estados Unidos, el gobierno británico aprobó todos los contratos contraídos con los fabricantes de armamento, que ascendían, según se informó oportunamente, a una suma cercana a los 20.000.000 de libras esterlinas.

Entre las más significativas adquisiciones llevadas a cabo por la aeronáutica, encontramos cazas a reacción Gloster Meteor FMk 4, bombarderos pesados Avro 694 Lincoln BMk II y Avro 683 Lancaster BMk I; además de grandes cantidades de aeronaves de entrenamiento y transporte, Percival Prentice, Miles Magister, Bristol 170, Vickers Viking, etc.

Toda esta negociación se llevó a cabo gracias a la participación de la Comisión de Adquisiciones Aeronáuticas, que con asiento en Londres, fue creada el 23 de marzo de 1946 por un decreto del Poder Ejecutivo Nacional, firmado por el entonces Presidente Farrell.



Sobrevolando la península Antártica

En 1947, este grupo de representantes argentinos visitó Binbrook en busca de información y asesoramiento sobre las aeronaves que se hallaban en servicio en ese momento en la RAF; aunque el interés argentino en el Lincoln no era nuevo, la visita a este establecimiento fue fundamental, decidiéndose inmediatamente la compra de treinta bombarderos del modelo BMk II.

De la totalidad de 45 bombarderos adquiridos, los 15 "Lancaster" (matriculados B-031 a B-045 en la Fuerza Aérea Argentina) habían prestado servicio en la RAF, mientras los 12 "Lincoln"(matriculados B-001 a B-012), aunque con identificación de la RAF, nunca vieron servicio alguno para la misma.

Al finalizar la Guerra, grandes cantidades de aviones, incluidos los Lincoln, habían sido estacionados en diversas unidades de la RAF en calidad de "surplus"; previendo la posibilidad de que algunas máquinas fueran requeridas por alguna fuerza aérea foránea, la empresa Avro recompró al Ministerio de Abastecimiento Británico una cantidad de bombarderos, para ser reacondicionados y eventualmente comercializados.

En junio de 1947, el pedido de la Fuerza Aérea Argentina era ya un hecho, por lo que Avro comenzó con el alistamiento de los aviones requeridos. En principio se removieron algunos equipos especiales utilizados por la RAF, radares H2S, Rebecca y Gee, es decir, fueron llevados al estándar Mk II, con su armamento de torrecillas completo; sin embargo se tuvieron que solucionar algunos problemas surgidos del largo período de inactividad. Gran parte de los armamentos tuvieron que ser completados ya que en gran medida habían sido canibalizados, además debieron ser reemplazadas las ruedas, que se habían ovalado durante el período de estacionamiento de casi dos años.

Otro tema por resolver fue la poca experiencia de los pilotos argentinos en aviones de cuatro motores, por lo que a las primeras doce máquinas se las proveyó de mandos duales; también se optó por cambiar los motores Rolls Royce (RR) Merlin 68A por otros que estaban siendo desarrollados en ese momento, así pués el B-005, sirvió como banco de pruebas de los modernos RR Merlin 621-15, concebido para grandes aeronaves de transporte y luego adoptados en todos los Lincoln argentinos.

Antes de la entrega a la FAA, algunos técnicos integrantes de la Avro, viajaron a la Argentina para colaborar y entrenar al personal argentino en las tareas de operación en tierra y en algunos escalones primordiales de mantenimiento.

El primer Lincoln en llegar al país fue el B-001 en setiembre de 1947, y fue preparado apresuradamente con el objeto de ser expuesto en la gran Exposición Aeronáutica que se llevaría a cabo en la Avenida 9 de Julio.

El avión arribó al Aeródromo Militar Morón tripulado por dos pilotos de la fábrica Avro, el Capitán Wright y el 1er. oficial Brown. El día 21, estos tripu-

B-010 exhibido en Aeroparque

lantes acompañados por el Capitán Gustavo Argentino Marambio, realizaron vuelos sobre la Capital Federal y en particular sobre la Casa de Gobierno en Plaza de Mayo; una vez finalizados estos primeros vuelos de demostración, la máquina fue transportada a la exposición en donde se exhibió como la atracción principal.

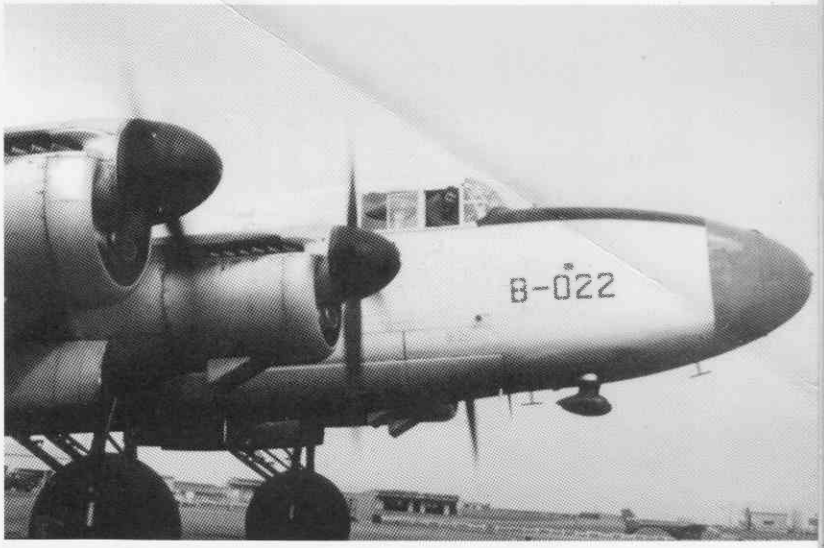
La tarea de desarme no fue fácil, ya que el personal asignado para realizarlo no tenía la experiencia para llevarlo a cabo con la idoneidad necesaria; este tipo de trabajos nunca se había realizado en la Argentina, lo que repercutiría luego en la operatividad de esta aeronave. Sin embargo, tras un viaje de más de un día por tierra (se tuvieron que desmontar barreras ferroviarias, puentes, tendidos eléctricos, etc), el Lincoln arribó al centro de Buenos Aires para deleite de todos los entusiastas ciudadanos.

El resto de los bombarderos fueron llegando paula-

Último vuelo del Lincoln B-016. Se ve expuesto el B-004 con Douglas A-4B estacionados en la V Brigada Aérea (agosto de 1967)

tinamente, tripulados por personal con amplia experiencia en volar aviones Lancastrian (Lancaster modificado) para líneas aéreas británicas, British South American Airways, Skyways of London, y Silver City Airways, arribando el último avión en noviembre de 1948.

La vida operativa de estos bombarderos ingleses duró casi veinte años, desde 1948 hasta 1967, cuando el último "Lincoln" fue retirado de servicio. Estas nobles máquinas fueron reemplazadas en la V Brigada Aérea por los A-4B "Skyhawk", pero en su función por los Canberra, a principios de los '70.

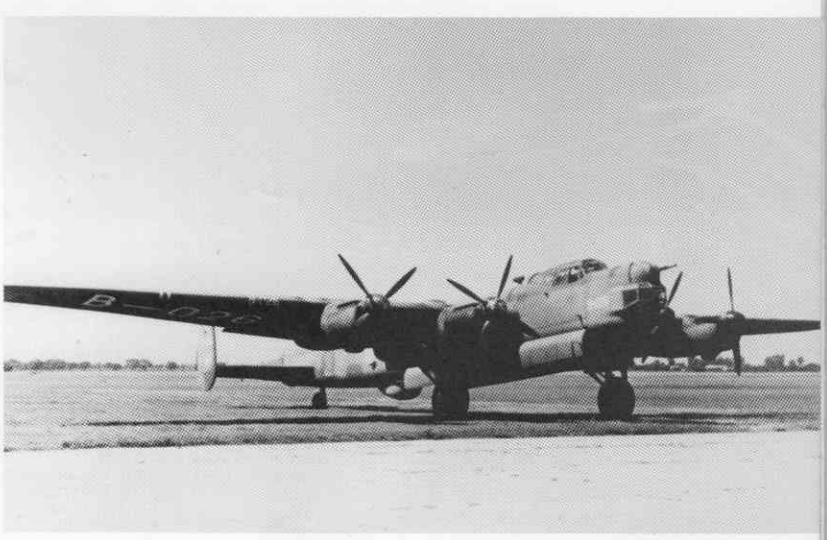


Trompa B-022 en el sur, previo a un vuelo

HISTORIALES INDIVIDUALES

Es necesario aclarar las diferentes situaciones de actividad que puede presentar una aeronave a lo largo de su vida operativa. Por ejemplo, es común observar máquinas que se encuentran en "dotación", en "depósito" o destinadas para "reposición"; por eso es necesario aclararlo debidamente.

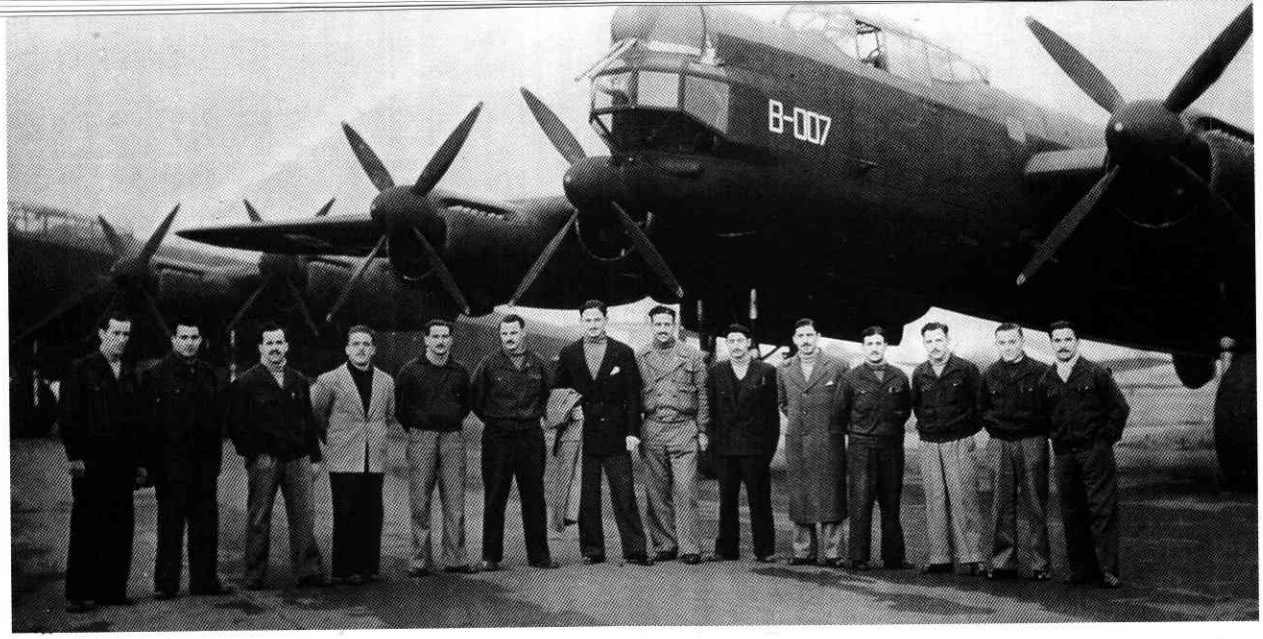
Las máquinas de "dotación", son aquellas destinadas a cumplimentar la actividad de vuelo propiamente dicha y que pueden o no, estar disponibles en un momento determinado. Para evitar que la dotación se vea disminuida en cantidad, existen aviones en situación de "depósito", los que reemplazan a los de dotación, cuando es requerido, para mantener la cantidad de aviones operativos constante (Accidentes, inspecciones, etc). Se encuentran además aeronaves en situación de "depósito para reposición", de "reserva para reemplazo" o simplemente para "reposición", las mismas no se consideran como "dotación", sino que están destinadas a mantener constante la cantidad de aviones en depósito, y a diferencia de estos, no se destinan a actividad alguna durante su permanencia en ese estado.



B-026 en Fábrica Militar de Aviones con pintura atípica

B-001 n/f: 1405 Ex RAF RE343. Arribó al aeródromo de Morón en vuelo desde Inglaterra el 19/9/47. El 21/9/47 piloteado por el Capitán Wright. El 1º oficial Brown (de la firma constructora) y el Cap. Gustavo A. Marambio. Volaron desde Morón hasta Plaza de Mayo, dando un par de giros sobre la Casa de Gobierno, continuando el vuelo sobre sobre la Av. Sta. Fé hasta Palermo y sobre la Av. Córdoba hasta el Puerto, regresando posteriormente a Morón. Participó de la Exposición Aeronáutica que se llevó a cabo en la Av. 9 de Julio desde septiembre de 1947. Fue trasladado en vuelo a Villa Reynolds en 1948 piloteado por el Alf. Fellheimer y luego a Río IV; siendo este vuelo realizado en condiciones por demás precarias (llevando el tren de aterrizaje afuera). Alta en la FAA el 2/10/48 y destinado al R1B. Du-

Alistamiento para ejercicio de bombardeo en la Salina Bebedero



Mecánicos argentinos en Inglaterra en 1947

rante 1950/1951 en depósito en la V Br.Aé. En depósito para reposición en el DAM Tandil 1952/1953. Vuelve al servicio en situación de depósito a la V Br.Aé en 1953. Se excluye de la dotación por baja el 27/12/54.

B-002 n/f: 1406. Ex RAF RE349. Recibido el 20/12/47. Alta FAA 3/3/48 y destinado al R1B. Accidentado en la BAM Morón el 12/6/48 tras un vuelo entre V. Reynolds y la Base Aeronaval Cte. Espora, luego es trasladado al Taller Regional Río IV para su reparación. Acc. 1949 y reparado. Destinado a depósito el 25/2/50. Asignado a la V Br.Aé. el 13/3/51 y dado de baja posiblemente en 1952, para ser transferido con fines didácticos a la Escuela de Suboficiales. Hs. Voladas: 57:35

B-003 n/f: 1407. Ex. RAF RE350. Recibido el 1/3/49 en la BAM Morón. Antes de llegar al país fue transformado en Langar, Inglaterra a la versión Aries II, popular y erróneamente denominado Lincolnian. Asignado al R1B el 1/4/49, Alta en la FAA el 8/7/49. En servicio como B-003 a disposición del Comando de Bombardeo. Rematriculado LV-ZEI el 8/2/50 y bautizado "Cruz del Sud". Asignado a la FATA el 27/12/51. Permanece en depósito desde agosto de 1952 hasta octubre de 1955, utilizándoselo para misiones especiales en particular de la FATA. Rematriculado T-68 en febrero de 1958, es transferido a la I Br.Aé a disposición del CdoJFAA el 30/12/57 y posteriormente rematriculado T-101 el 17/6/59. Acc. 23/11/55 por fallas en el despegue en el DAM Aeroparque. Desde 1959 hasta 1961 afectado al CAME. Acc. 15/8/60 durante el recorrido de aterrizaje en el DAM Aeroparque con daños del 65%, reparado y posteriormente accidentado el 13/7/61 en el Aeropuerto El Aybal de Salta con daños del 90%. Baja en 10/61. Hs. voladas: 870.

Vista del continente antártico desde la ventanilla del Linconln comandado por el Mayor Marambio

B-004 n/f: 1408 Ex RAF RE351. Arriba BAM Morón en 12/47. Alta FAA 3/3/48 y asignado al R1B. En servicio hasta 1951. Durante 1952/1953 permanece en depósito para reposición en el Destacamento Aeronáutico Militar (DAM) Tandil, vuelve a la V Br.Aé en depósito el 22/9/53, permaneciendo en esta situación hasta diciembre de 1954. Vuelve a la actividad en 1955. Acc. 3/7/56 en V. Reynolds. Daños 2% y luego reparado. Acc. 16/11/66 en Aeroparque, daños 4%, reparado. Permaneció como aeronave de dotación hasta su baja. Participó junto al B-016 y a otras aeronaves de otras Unidades, en la ceremonia de recepción de los primeros A-4B. Arribó en vuelo al Museo Nacional de Aeronáutica el 11/3/68 desde la V Brigada Aérea, en reemplazo del B-010 originariamente destinado al mismo, por lo que lleva la matrícula de este. La tripulación de este vuelo fue: cdte. Esteban Pernía, mecánico subof. my. Miguel Severino, mecánico subof. my. Orlando Benegas, radio operador subof. my. Lino Helrner, radio operador técnico subof. princ. Francisco Bartoldo, telegrafista subof. aux. Juan Armando y encargado de la entrega del avión subof. princ. Héctor Gómez. Fue el último Lincoln en volar en la Argentina. Baja en agosto de 1967, es declarado bien de rezago en octubre de 1967. Hs.: 2.200.

Foto obtenida en la VII Brigada Aérea de Morón en la tentativa del paracaídista civil Valsuani. Entre los oficiales se observan el piloto 1er. Teniente Valenzuela y el copiloto Benavente Besani

Tripulación con equipo especial para efectuar un vuelo sobre la Antártida

B-005 n/f: 1409 Ex RAF RE352. Fue la primera máquina a la que se le instaló doble comando, sirviendo como banco de ensayos para los nuevos motores Rolls Royce Merlin 621-15, adoptados en todos los Lincoln argentinos en lugar de los 68A. Entregado a la FAA 1/2/48. Alta FAA 12/3/48 y asignado al R1B, Acc. el 15/12/55 en BAM Cnel Pringles. Daños 0,5 % y reparado. Expuesto en el Aer. en la Exp. Aer. de 1957. En servicio hasta su baja. el 1/7/66. Hs.: 2.550.

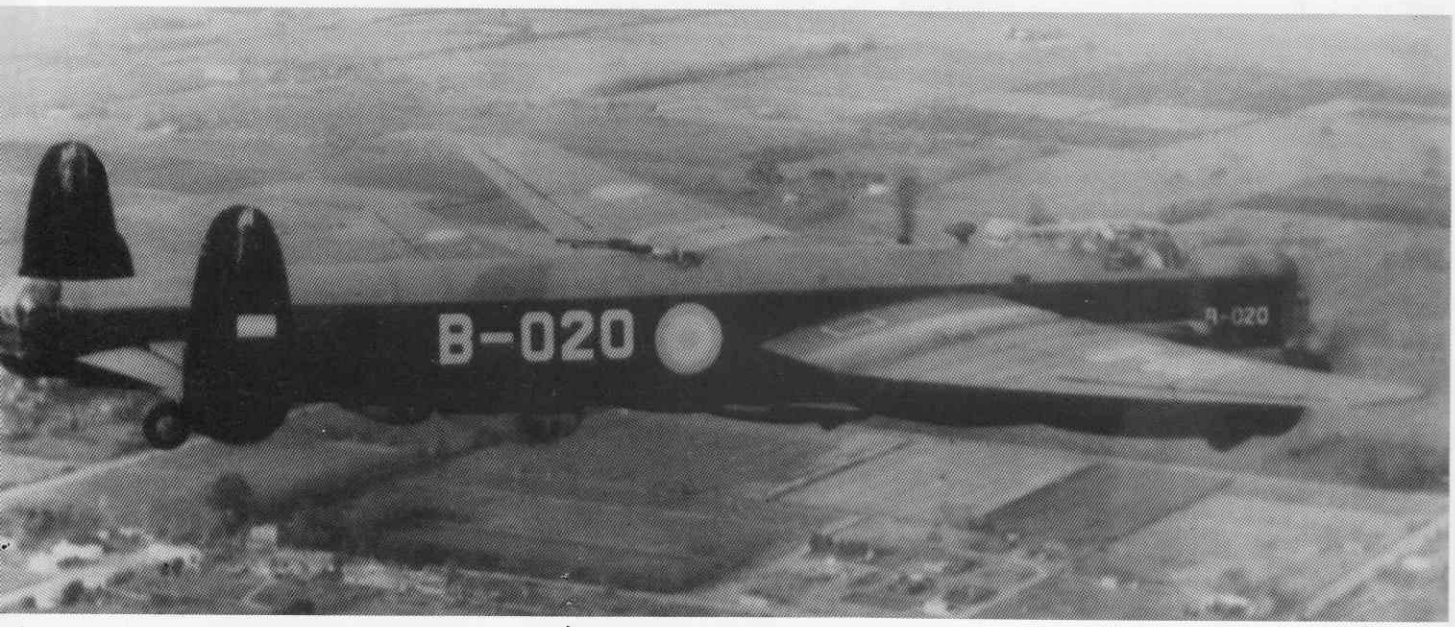
B-006 n/f: 1410. Ex RAF RE353. Entregado a la FAA 1/2/48. Alta FAA 2/10/48 y asignado al R1B. Acc. el 20/8/54 BAM Cnel. Pringles, daños 0,5%, reparado. Acc. 26/8/55 BAM Palomar, daños 2%, reparado. Acc. 27/5/56, BAM Cnel. Pringles, daños 2%, reparado. En servicio desde su arribo hasta el final de su vida operativa. Baja por límites en horas de vuelo, 7/7/66. Hs.: 1.900.

B-007 n/f: 1411. Ex RAF RE354. Entregado a la FAA 1/2/48. Alta FAA 12/3/48 y asignado al R1B. Acc. BAM Morón, daños 30%, reparado. Se cree que sufrió otro acc. antes de 1954. En depósito hasta marzo de 1951. Vuelve al sevicio hasta julio de 1955. El 6/7/55 entra en situación de depósito, permaneciendo fuera de la actividad hasta mayo de 1956. Posteriormente es dado de baja. Hs.: 150.

B-008 n/f: 1412. Ex. RAF RE355. Entregado a la FAA 1/2/48. Alta FAA 12/3/48 y asignado al R1B, en servicio hasta agosto de 1949. Destinado a la EAM para instrucción en tierra del Personal de Cadetes y Aspirantes el 2/8/49 y asignado a la Escuela de Especialidades el 29/8/49. Asignado nuevamente a la V Br. Ae. el 25/2/50. Permaneció en servicio hasta 1963. Acc. V Br. Ae. 8/5/63, cambio brusco de dirección en el aterrizaje, daños 25%. Excluido de la dotación en octubre de 1963. Hs.: 1.750.

B-009 n/f: 1413. Ex. RAF RE356. Entregado a la FAA 1/12/47. Alta FAA 3/3/48 y asignado al R1B. En servicio hasta 1952. En depósito para reposición en el DAM Tandil desde 1952 hasta diciembre de 1954. Destinado a la V Br. Aé. en situación de depósito durante 1955. Vuelve a la actividad el 19/10/55. Acc 21/12/55, BAM Cnel. Pringles, daños 100%, dado de baja. Hs.: 450.

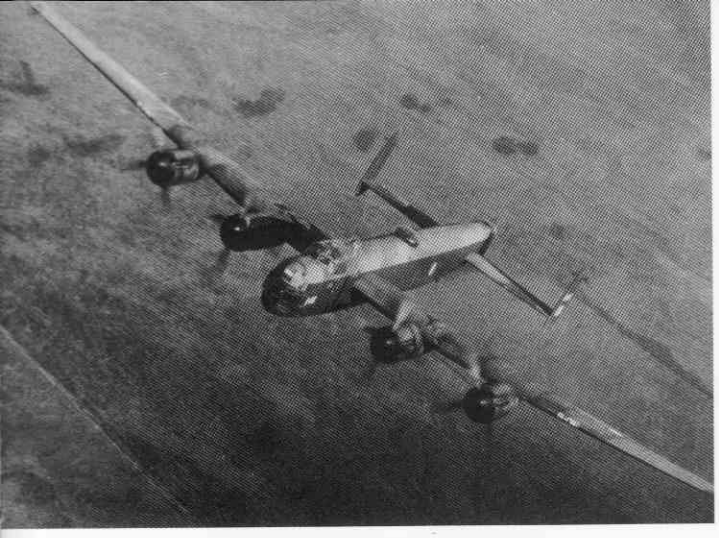
B-010 n/f: 1414. Ex RAF RE408. Entregado a la FAA 1/12/47. Alta FAA el 3/3/48 y asignado al R1B. Acc. 28/4/49, BAM Cnel. Pringles, daños 10%, reparado y Vuelve al servicio. Acc. 14/8/52, rotura tren de aterrizaje y hélices al aterrizar. Reparado. Destinado al Museo Nacional de Aeronáutica, pero imposibilitado de volar, fue reemplazado luego por el B-004. Baja por límite de horas, 1/7/66. Hs.: 2.250.



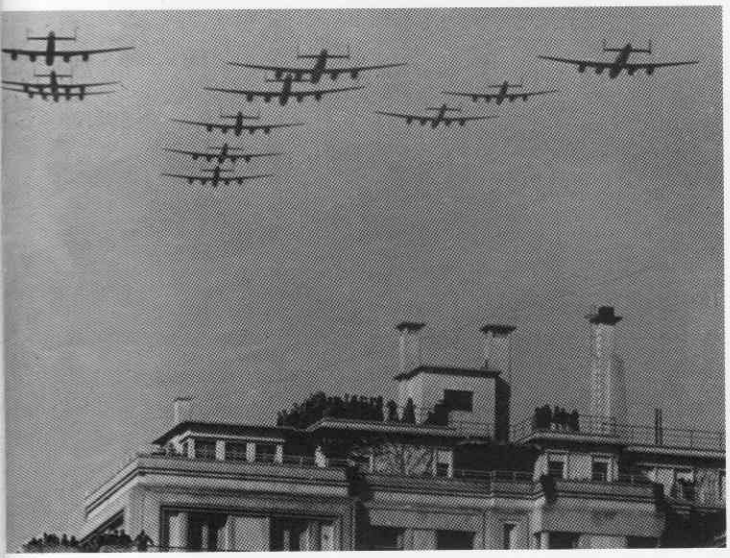
El B-020 realizando un circuito de espera antes de su aterrizaje

B-011 n/f: 1415: Ex RAF RE409. Entregado a la FAA 18/12/47. Alta FAA 3/3/48 y asignado al R1B. En situación de depósito en la BAM Cnel Pringles hasta 1952. En depósito para reposición en el DAM Tandil 1952/1954.

En depósito V Br. Aé. hasta marzo 1955. Vuelve a la actividad en marzo de 1955, situación que se mantiene hasta mayo de 1961. Acc 5/5/61, Choque contra el terreno durante un vuelo nocturno en formación, Chaján (Córdoba), daños 99%. Dado de baja. Hs.: 1.170.



B-016 en vuelo sobre la provincia de Bs. Aires



14 de los 17 Avro Lincoln que desfilaron el 9 de julio sobre la Avda. del Libertador de Bs.As.

B-012 n/f: 1416. Ex RAF RE410. Entregado a la FAA 6/12/47. Alta FAA 3/3/48 y asignado al R1B. Acc en 1949, paralizado en situación de depósito hasta 1952 cuando se transfiere a la Escuela de Suboficiales de la FAA con fines didácticos.

B-013 n/f: 1489. Asignado al R1B el 1/4/49, con alta posterior al 23/4/49 cuando sea recibido por la Unidad. En servicio hasta su baja. Baja 1/65. Declarado bien en desuso 7/7/66. Hs.: 2.690.

B-014 n/f: 1490. Asignado a la BAM Coronel Pringles el 1/4/49, con alta posterior al 23/4/49 cuando sea recibido por la Unidad. Designado como aeronave de reserva para reemplazo. Acc. 18/11/54, BAM Cnel Pringles, daños 0,2%, reparado. Acc. 18/5/55 BAM Cnel. Pringles, daños 30%, reparado. Acc. 5/65, BAM Cnel Pringles, dado de baja. Hs.: 1.190.

B-015 n/f: 1491. Asignado a la BAM Coronel Pringles el 1/4/49, con alta posterior al 23/4/49 cuando sea recibido por la Unidad. Designado como aeronave de reserva para reemplazo. En servicio hasta su baja. Acc 7/3/57, BAM El Plumerillo, daños 0,2%. Acc 23/8/63, DAM Aeroparque, daños 1,5%, choque en fase de carreteo con el Aerocommander del Ministerio de Guerra mat. SG-50E. Baja noviembre de 1964, declarado bien en desuso 7/7/66. Hs.: 2.610.

B-016 n/f: 1492. Asignado al R1B el 23/4/49, con alta posterior cuando sea recibido por la Unidad. Acc. 27/4/55 en vuelo sobre Salinas del Bebedero (San Luis), daños 1%, reparado. En servicio hasta su baja . Baja, 30/11/65. Participó junto al B-004 en la ceremonia de recepción de los Douglas A-4B. Declarado bien en desuso, 9/10/67. Hs.: 2.760. Preservado actualmente en la entrada de la V Br. Aer. con mat. B-017.

B-017 n/f: 1493. Asignado al R1B el 23/4/49, con alta posterior cuando sea recibido por la Unidad. Expuesto en el Aeroparque con motivo de la Semana de Aeronáutica de 1956. Acc 10/7/64. Aer. Pajas Blancas (Córdoba), explotó una rueda rompiéndose la llanta, con posterior cambio brusco de dirección, daños 1%. Declarado bien en desuso 7/7/66.

B-018 n/f: 1494. Asignado a la BAM Coronel Pringles el 23/4/49, con alta posterior cuando sea recibido por la Unidad y destinado como avión de reserva para reemplazo. En depósito hasta febrero de 1950, reintegrado a la actividad hasta fines de 1951. Acc. 4/4/52, V Br. Aer. al embestir en una calle de rodaje al B-020. Se excluye de la dotación el 13/7/53. Dado de baja en 1953. Hs.: Desconocidas.

B-019 n/f: 1495. Asignado a la BAM Coronel Pringles el 23/4/49, con alta posterior cuando sea recibido por la Unidad y destinado como avión de reserva para reemplazo. En servicio hasta el 22/3/50, desaparecido cuando realizaba un vuelo (con el B-013 y el B-026) desde R. Gallegos hasta Ushuaia, llegando hasta la Isla de los Estados, su última posición fue sobre el Lago Fagnano. Su piloto era el Cap. Bautista Mendioroz. Los restos del avión fueron hallados casi 33 años después, en abril de 1983, en las proximidades del glaciar Roncagly Ewn, en el extremo Sur de Chile. Los restos del aparato se situaban a 6 kilómetros del fiordo Almirantazgo y a poco más de 600 metros de altura, lo que hace suponer que el avión impactó en la parte superior del glaciar y que luego, como consecuencia de los deshielos y los sucesivos derrumbes, aparecieron en la parte baja. Excluido de la dotación el 24/5/54.

B-020 n/f: 1496. Asignado a la BAM Coronel Pringles el 23/4/49, con alta posterior cuando sea recibido por la Unidad y destinado como avión de reserva para reemplazo. En servicio desde 1950 hasta su baja. Acc 4/4/52, V Br. Aer. al ser embestida su trompa (estando estacionado en una calle de rodaje) por el B-018, que prácticamente le barrió todo el sector delantero del fuselaje. Fue reparado colocándole aparentemente la trompa del B-018, que fue dado de baja. Acc. 1/10/65, Aer. de Salta, cambio brusco de dirección en la fase de aterrizaje, daños 65%, dado de baja. Hs.: 1.760.

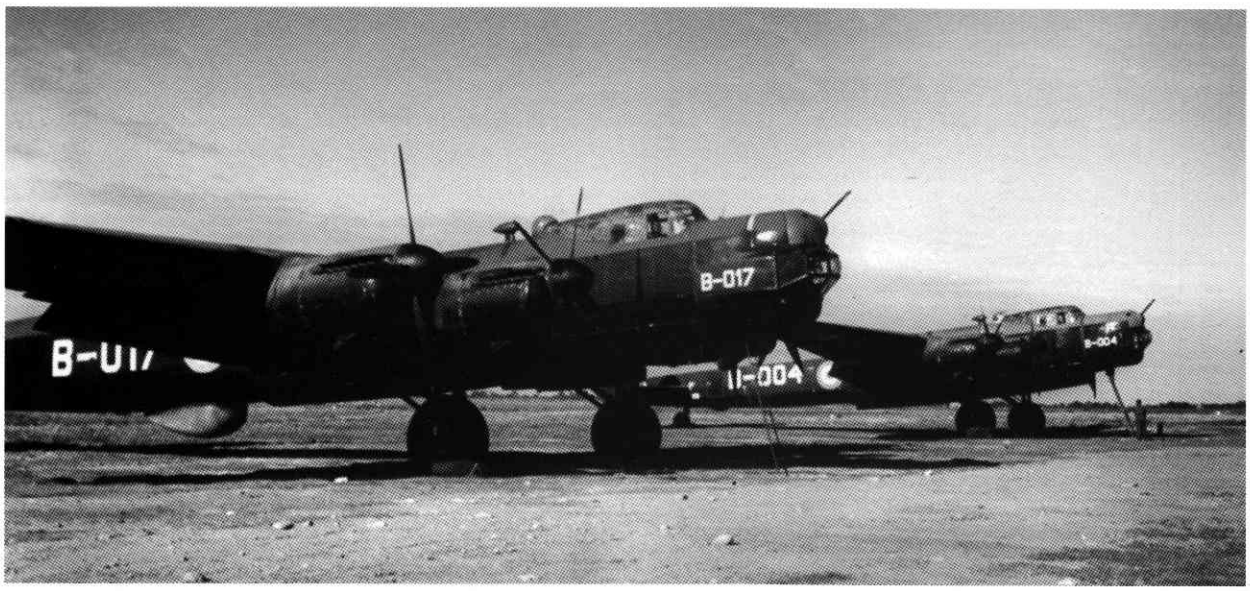
B-022 n/f: 1498. Asignado a la BAM Coronel Pringles el 23/4/49, con alta posterior cuando sea recibido por la Unidad y destinado como avión de reserva para reemplazo Acc. 8/7/54, BAM Cnel. Pringles, daños 0,1% reparado. Este avión fue preparado especialmente para realizar sobre Mendoza la lucha antigraniza y producir lluvia artificial, aproximadamente en la década del 50; este experimento estuvo a cargo del Dr. Giorgi y su esposa. Transferido al T.R. Río IV el 12/2/62 para ser adaptado a vuelos de larga distancia como avión para tareas antárticas y como avión tanque. Con este fin se utilizó la nariz y la cola del T-101 recientemente accidentado en Salta, además se le agregaron tanques suplementarios de combustible de gran alcance de F-86F en el portabombas. Finalizada dicha tarea el B-022 fue transferido a la V Brigada Aérea el 15/10/62 y hacia fines de 1962 se lo utilizó como avión de apoyo de los Sabre F-86 que estaban basados en la VII Brigada Aérea temporariamente. Luego fue transferido a la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas con la que realizó varias operaciones sobre el continente blanco con una pintura que difería de los restantes Lincoln.

Dado de baja por límite de horas el 30/11/65. Declarado bien en desuso el 9/10/67. Hs.: 2.930.

Suboficiales de tripulación y de mantenimiento concluyen inspección de rutina

B-021 n/f: 1497. Asignado a la BAM Coronel Pringles el 23/4/49, con alta posterior cuando sea recibido por la Unidad y destinado como avión de reserva para reemplazo. En servicio desde 1950 hsata su baja. Acc. 15/2/55, BAM Cnel Pringles, daños 0,2%, reparado. Acc. 19/5/58 en Villa Reynolds, daños 99%. Dado de baja. Hs.: 1.760. Para las operaciones antárticas este Lincoln fue pintado con vivos naranja en las punteras alares y en los empenajes, llevando en vez del célebre Patoruzú pintado en el costado izquierdo de la trompa del avión, un pingüino enlazado en la Antártida Argentina como motivo alegórico, igual hecho ocurrió con el B-025 con el que sobrevolaron el continente antártico formando parte de la FATA 52-53.

B-023 n/f: 1499. Asignado a la BAM Coronel Pringles el 23/4/49, con alta posterior cuando sea re-



Dos MK 2B aprestándose para un vuelo ordenado

cibido por la Unidad y destinado como avión de reserva para reemplazo. En servicio a partir de 1951 Acc. 8/7/54 ,BAM Cnel Pringles. daños 0,3%, reparado. Acc.16/9/54, Salinas del Bebedero, daños 0,3%, reparado. Acc. 26/10/54, Salinas del Bebedero, daños 100% por explosión de las bombas cerca del avión luego de ser lanzadas durante un ejercicio.

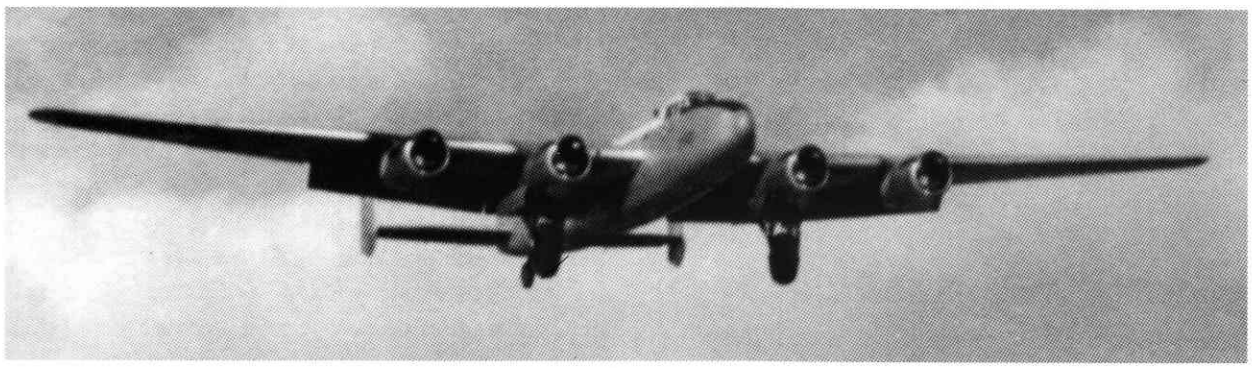
B-024 n/f: 1500. Alta FAA 8/7/49 a la BAM Coronel Pringles como avión de reserva para reemplazo. En servicio desde febrero de 1950 hasta su baja. Acc. 5/10/55 en Salinas del Bebedero con daños del 1%, reparado. Acc. 5/8/64, IV Br. Aérea, cambio brusco de dirección en fase de despegue, daños 90%, dado de baja. Hs.: 2.450.

B-025 n/f: 1501. Asignado a la BAM Coronel Pringles el 23/4/49, con alta posterior cuando sea recibido por la Unidad y destinado como avión de reserva para reemplazo. En servicio a partir de febrero de 1950 hasta su baja. Acc. 5/10/55 en Salinas del Bebedero con daños sin estimar. En 1959 fue ordenada su canibalización para que sirviera de banco de repuestos de los restantes Lincoln que participaban del oerativo "Tritón I", pero se cree que esta medida no se concretó, ya que continuó apareciendo dentro de los programas anuales de la FAA. Baja por límite de horas de vuelo en Ene. '65. Declarado bien en desuso el 7/7/66 y posteriormente desarmado. Hs.: 2.540.

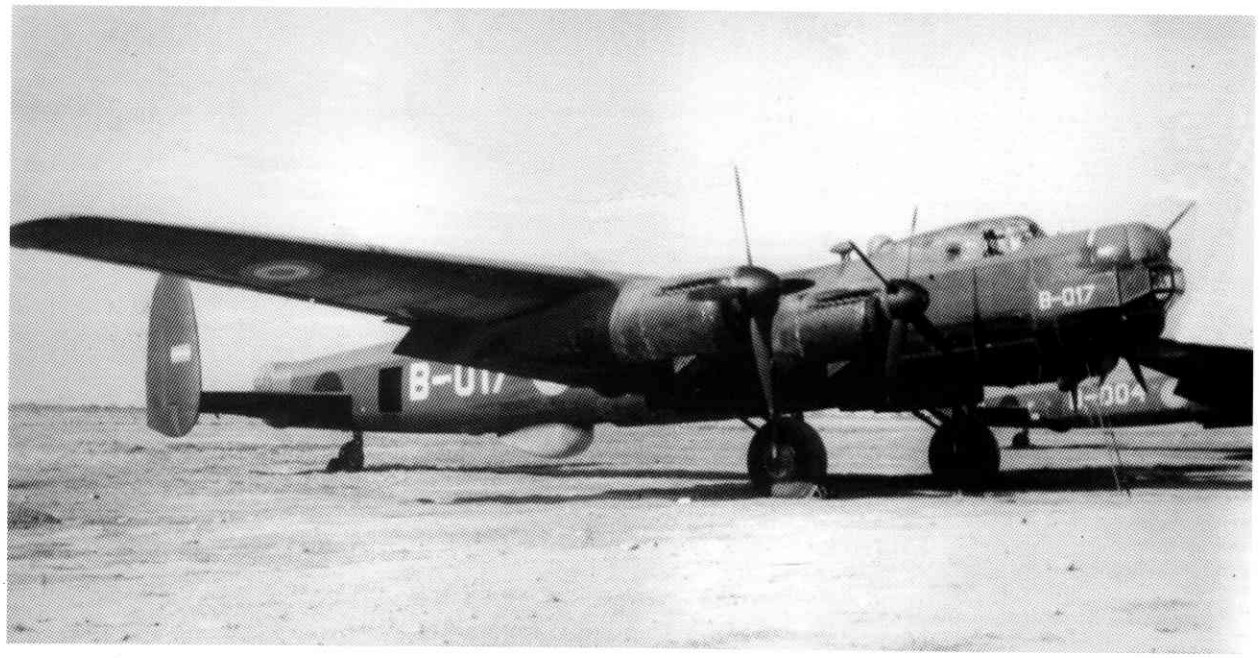
B-026 n/f: 1502. Asignado a la BAM Coronel Pringles el 23/4/49, con alta posterior cuando sea recibido por la Unidad y destinado como avión de reserva para reemplazo. Expuesto en la Semana de Aeronáutica de 1953 realizada en el Aeroparque. En servicio desde 1950 hasta su baja. Acc. 15/7/59 en V Brigada Aérea con daños menores. Acc. 3/5/60 en el mismo lugar, en vuelo en fase de despegue, daños del 90%, es dado de baja. Hs.: 1.850.

B-027 n/f: 1503. Asignado a la BAM Coronel Pringles el 23/4/49, con alta posterior cuando sea recibido por la Unidad y destinado como avión de reserva para reemplazo. Acc. 15/7/52, V. Br. Aérea. En depósito DAM Tandil desde julio de 1953. En depósito en la BAM Coronel Pringles desde 1954 hasta que vuelve al servicio el 3/4/56. Hs.: 245.

B-028 n/f: 1504. Asignado a la BAM Cnel. Pringles el 23/4/49, con alta posterior cuando sea recibido por la Unidad y destinado como avión de reserva para reemplazo. En depósito hasta 1950, posterior-



B-022 aterrizando en la I Brigada Aérea



B-017 estacionado en Villa Reynolds

mente permanece en servicio hasta su baja. Probablemente fue expuesto en Aeroparque para la Semana de Aeronáutica de 1952. Acc. 19/10/54, BAM Palomar, daños menores. Acc. 17/9/55, Sierras, Pajas Blancas (Córdoba), daños del 100%, dado de baja. Hs.: 1.050.

B-029 n/f: 1505. Asignado a la BAM Coronel Pringles el 23/4/49, con alta posterior cuando sea recibido por la Unidad y destinado como avión de reserva para reemplazo. En depósito hasta 1950. En servicio desde 1950 hasta su baja. Acc. 18/5/54 en Salinas del Bebedero con daños menores. Expuesto en Aeroparque en la Semana de Aeronáutica de 1954. Acc. 13/9/64 en la EAM, cambio brusco de dirección por falla de los frenos, daños 5%. Acc. 30/10/64 en DAM Aeroparque, ráfaga al despegue provocó un cambio brusco de dirección. Posterior incendio en tierra. Daños 100%. Dado de baja. (piloto 1er. Tte. Andelique).

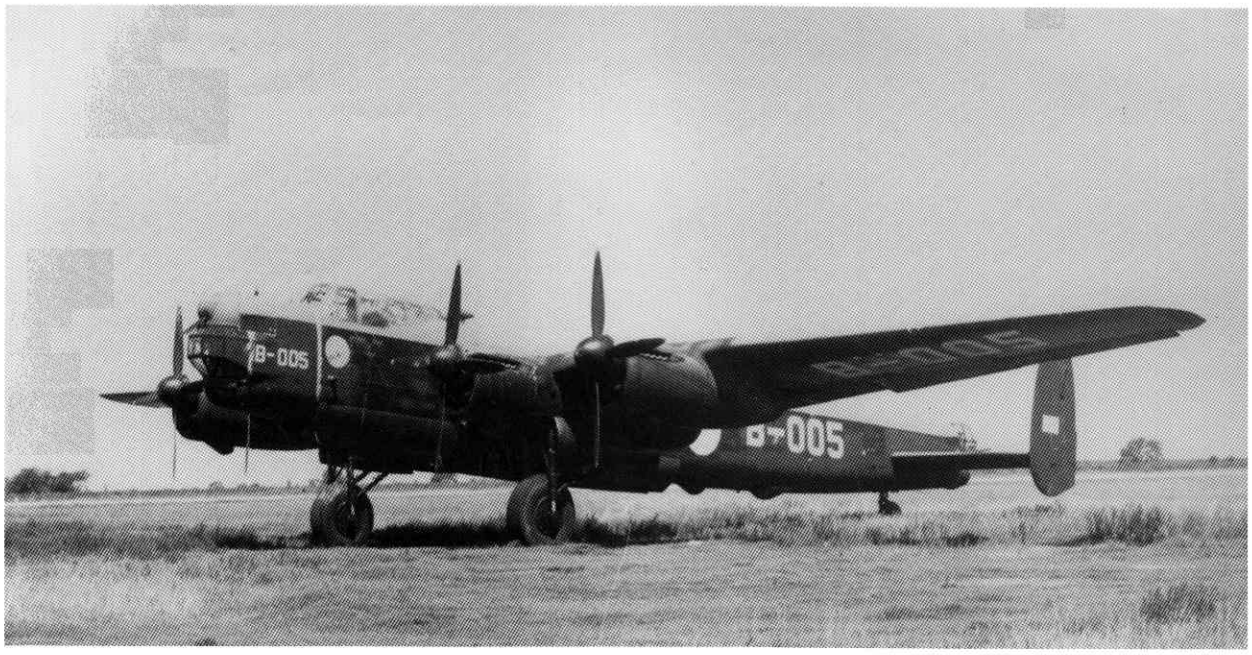
B-030 n/f: 1506. Asignado a la BAM Coronel Pringles el 23/4/49, con alta posterior cuando sea recibido por la Unidad y destinado como avión de reserva para reemplazo. Asignado a la FATA el 27/12/51. En servicio hasta octubre de 1955. Acc. 1952 piloteado por el Capitán Frías al intentar un aterrizaje de emergencia en un campo. Según una versión dada por el hoy Subof. Ppal. Francisco Puigdellibol, durante una de las campañas realizadas a la Antártida estando el avión en R. Gallegos, al ser levantado por una grúa para realizar una reparación en el mismo, sufre la rotura de la torrecilla trasera y del empenaje, no volando más dicha máquina. En situación de depósito hasta 30/12/57. Hs.: 380.

DESCRIPCIÓN GENERAL

El Lincoln era un monoplano de ala media, de construcción enteramente metálica, que poseía cuatro plantas motrices Rolls Royce "Merlin" 621-15, con hélices de paso variable y velocidad constante. Fue diseñado y equipado para misiones de bombardeo pesado y llevaba una tripulación de siete hombres, consistiendo esta de un Capitán, un segundo piloto, un observador (navegante, bombardero), dos radiotelegrafistas-artilleros y dos artilleros.

El fuselaje estaba construído de aleación liviana e incorporaba cuadernas transversales arriostradas por largueros longitudinales, con un revestimiento metálico. Dos longerones llevaban los miembros transversales del piso principal, en el cual estaban alojados los mecanismos de bombardeo. Para facilitar su transporte, el fuselaje estaba dividido en cuatro secciones, a saber: la sección delantera compuesta de las secciones de nariz y central delantera, la sección central intermedia que comprende la parte del fuselaje entre los largueros de ala y la parte central del plano principal, la sección central trasera, y el fuselaje trasero que lleva el empenaje.

El plano principal era del tipo de dos largueros y consistía de dos planos intermedios fijados al plano central, el cual forma parte integral de la sección centarl del fuselaje, y dos planos externos. Los planos intermedios y externos disminuyen gradualmente el perfil y en cuerda hacia los extremos. El revestimiento era de chapa de aleación liviana, y el borde de ataque estaba reforzado para protección contra barrera de globos cautivos y equipado con cortadores de cable. Seis tanques de combustible eran alojados en el plano principal: dos entre el fuselaje y cada barquilla de motor interno, y dos en cada plano intermedio.



B-005 estacionado en la V Brigada Aérea. Se puede observar el Patoruzú pintado en la trompa de la aeronave

Los dos tanques de combustible internos eran del tipo rígido, mientras que los otros cuatro eran del modelo plegable y podían ser sacados desde la parte superior del plano principal. Las unidades del tren principal estaban alojadas en las barquillas del motor interno.

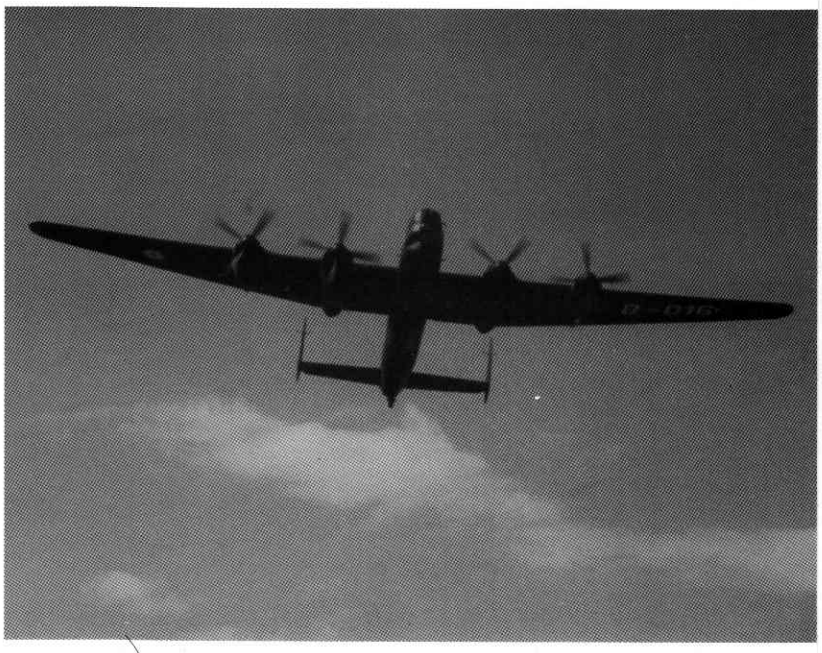
La construcción del plano de cola era similar a la del plano principal. En cada extremo del plano iban fijados una deriva y un timón de dirección, estando éstos y los timones de profundidad con revestimiento de aleación liviana.

La puerta de entrada estaba ubicada sobre el costado derecho del fuselaje, inmediatamente delante del plano de cola. Se abría hacia adentro y se llegaba a ella desde el exterior por medio de una escalera provista de ganchos para su fijación al marco inferior de la puerta.

Los comandos de vuelo consistían en pedales de timón convecional, del tipo péndulo, que accionaban los timones de dirección, y de una columna de comando del tipo volante que accionaba los alerones y los timones de profundidad. Conexiones del tipo de varilla tubular eran usadas para todos los controles, excepto para los controles de alerón en el fuselaje que consistían en cadenas, tensores y cables. Los "tabs" de compensación estaban embutidos en los bordes de fuga de los timones de dirección, de profundidad, y de los alerones. Los timones de profundidad y los alerones estaban provistos también de "tabs" de balance. El avión poseía piloto automático Mk VIII. Flaps del tipo de borde de fuga partido, accionados hidráulicamente, se extendían desde los costados del fuselaje hasta los alerones.

El tren de aterrizaje consistía de dos unidades de rueda principal retráctiles, ubicadas debajo de cada barquilla de motor interno, y una unidad de rueda de cola totalmente giratoria y autocentralizadora pero no retráctil. Cada unidad de rueda principal era plegada hacia atrás y arriba, dentro de la barquilla del motor por medio de dos accionadores hidráulicos, En su posición retraída, las unidades quedaban completamente encerradas por puertas interconectadas con los parantes amortiguadores, cerrándose automáticamente cuando las ruedas eran plegadas. Había instalado un sistema de aire comprimido para bajar las ruedas principales en caso de emergencia.

Los cuatro motores, que estaban equipados con sobrealimentadores de dos etapas y dos velocidades, estaban montados sobre estructuras de barquilla construidas hacia fuera en los largueros de los planos cen-



B-016 previo al último vuelo en Villa Reynolds en agosto de 1967

Lincoln argentino en Inglaterra en tareas de mantenimiento antes de su entrega

tral e intermedio. La alimentación del combustible era por gravedad, desde los tanques principales a los tanques de distribución, que se hallaban montados sobre la superficie posterior de los mamparos de fuego de los motores internos, y de allí a los motores. En la base de los tanques de distribución se hallaban montadas las bombas pulsométricas. La alimentación normal a los motores de cada lado, se efectuaba desde los tanques del lado correspondiente. En caso de necesidad los cuatro motores podían ser alimentados desde un solo lado por un sistema de cruzamiento. Los tanques de aceite internos estaban montados detrás del larguero delantero, en los compartimientos del tren de aterrizaje y los tanques externos en los montajes secundarios (submontajes) del motor.

Sobre cada caja de engranajes de motor, se encontraba montada una bomba de suministro de energía para el accionamiento hidráulico de las unidades retráctiles del tren de aterrizaje, flaps del plano principal, accionadores de las puertas de bombas y el sistema de expulsión del combustible. Un compresor tipo Arrow impulsado por la caja de engranajes del motor izquierdo interno, trabajando a baja presión accionaba el piloto automático, un compresor Hymatic sobre la caja de engranajes del motor derecho interno, trabajando a alta presión, hacía lo propio con el sistema de frenos neumáticos y los comandos electroneumáticos de las plantas motrices. Estos últimos comprendían las persianas del radiador, el depurador

B-001 en octubre de 1947 expuesto en la Avda. 9 de Julio durante la Exposición Aeronáutica, en Buenos Aires

de aire de admisión, las admisiones de aire frío y aire caliente, y el desvío del flujómetro. Dos bombas de vacío, sobre la caja de engranajes del motor izquierdo interno, accionaban la mira de bombardeo y el computador, mientras que otra bomba sobre la caja de engranajes del motor derecho interno, lo hacía con los instrumentos giroscópicos sobre el tablero de instrumentos de vuelo.

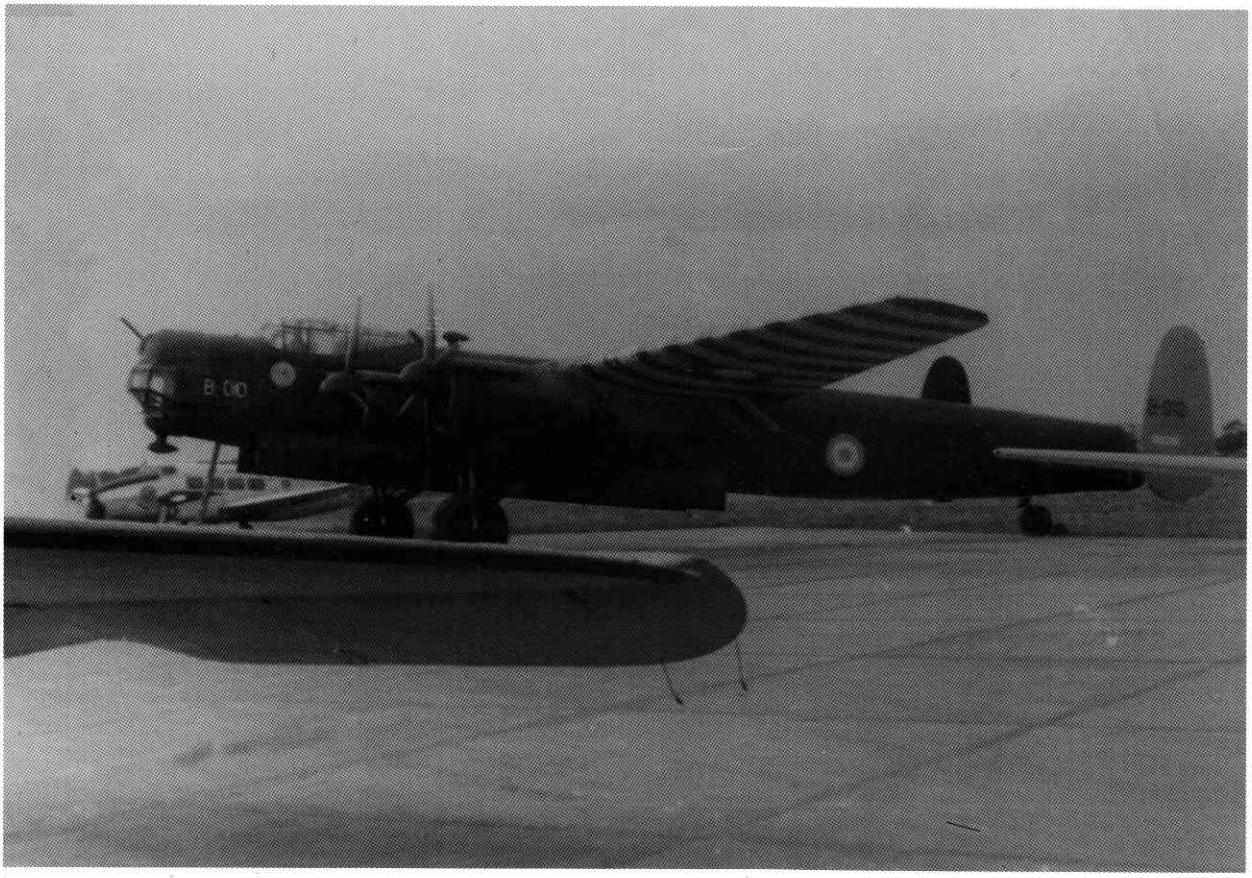
El armamento de cañones consistía en una torrecilla de nariz accionada electrohidráulicamente, una torrecilla dorsal accionada eléctricamente, y una torrecilla de cola accionada electrohidráulicamente. Las torrecillas de nariz y de cola llevaban cada una dos cañones de 0,5 pulgadas, y la torrecilla dorsal estaba equipada con dos cañones de 20 mm. En el compartimiento de bombas en la porción inferior del fuselaje se podían llevar diversas cargas de bombas.

El sistema de encablado eléctrico usado era el de retorno por masa. La alimentación de energía de corriente continua para los servicios eléctricos, era suministrada por dos generadores de 6 kilovatios, accionados por las cajas de engranajes de auxiliares, de los motores internos. Los generadores conectados en paralelo, cargaban también cuatro acumuladores de 12 voltios/40 Amp.h., estando estos últimos interconectados para dar una alimentación de 24 voltios, 80 Amp. h. Dos tableros de distribución de energía, ubicados sobre el costado izquierdo y derecho respectivamernte en la sección central del fuselaje, llevaban dos reguladores de control de voltaje del tipo 23, dos disyuntores tipo J y dos ruptores de circuito tipo D. Los reguladores tipo 23 estaban conectados en paralelo, a un regulador de voltaje maestro tipo 32. Ruptores de circuito tipo A mostraban varios grupos de fusibles a los circuitos generales. Había tres cajas de distribución. El equipo de radio consistía en una instalación de transmisor-receptor para el piloto, de control eléctrico a distancia; un transmisor-receptor para comunicaciones generales en el puesto del radiotelegrafista; y un radioaltímetro. Por medio de enchufes de micrófono-teléfono, instalados en cada uno de los puestos de la tripulación, se facilitaba la comunicación entre los tripulantes.

Se proveía un equipo deshelador accionado a mano, para el parabrisas del piloto y la ventanilla del bombardero.

Mecánicos en tarea de mantenimiento

B-026 posando en Villa Reynolds (agosto 1967)



B-010 con los planos rayados de color naranja y la cola pintada del mismo color por el operativo Tritón I en Mar del Plata

En el fuselaje, entre los largueros del ala, se había dispuesto para poder instalar puertas blindadas si así se deseaba. Las cuadernas en ciertas posiciones estaban reforzadas con chapa blindada. Se habían provisto salidas de emergencia en el techo del fuselaje y una salida para salto con paracaídas, en el piso de la nariz.

El resto del equipo incluía aparatos de oxígeno portátiles, pistola de señales, linterna de señales, hachas, guantes de amianto, equipos de primeros auxilios, matafuegos, bote salvavidas ("Dinghy") tipo "Q" y un retrete sanitario Elsan. (Tomo I, Manual de Mantenimiento, Introducción).

Los equipos estándar eran:

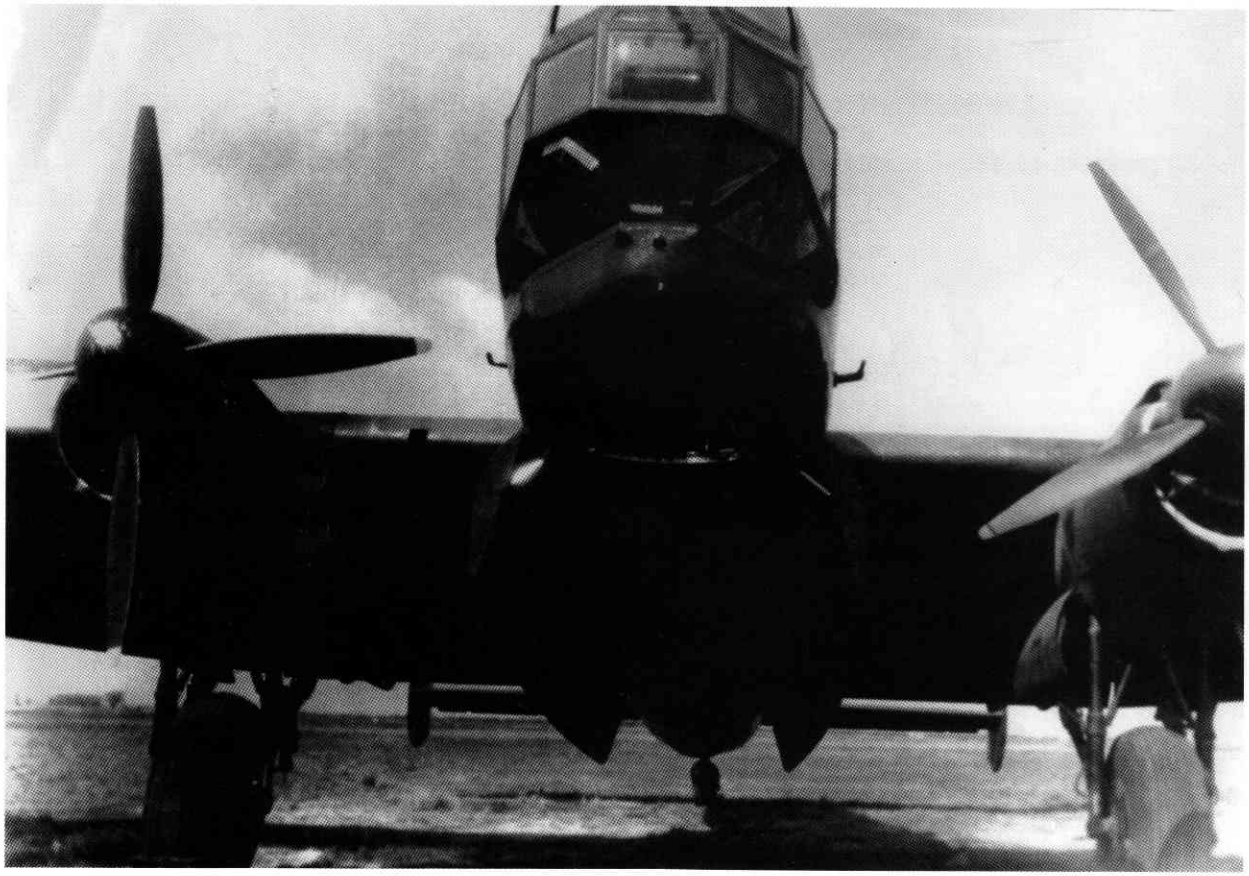
- Tranceptores Standard Radio MAF STR9/X
- Transmisores AF ART-13
- Receptores SCR-287 BC-348
- Radiogoniómetros Bendix ARN-7 con indicador dual de azimut

hombres, que incluiría dos observadores y dos operadores de sonar/radar. La bodega de bombas sería modificada para poder llevar sonoboyas direccionales, cargas de profundidad, y otros equipamientos; en el fuselaje llevaría elementos de pirotecnia (bombas fumígenas y bengalas), además se deberían eliminar las torrecillas dorsales y de cola.

Llegado el caso, un Lincoln debía ir a Inglaterra para ser modificado y pasar un tiempo de pruebas allí. Si todo salía como estaba esperado, otras once máquinas serían modificadas por la FAA con partes suplidas por la Avro.

Lamentablemente el proyecto fue cancelado, debido a la compra por parte de la Marina de los Neptune.

Sin embargo, algunos Lincoln fueron utilizados para exploración marítima, por lo que equipos específicos fueron agregados para estas tareas:



Se observan tapas del compartimiento de bombas abiertos

- Radar Air Ministry H2S MKB
- Radioaltímetros Signal Corp APN-1
- Receptor ILS-VOR tipo Bendix o similar

A mediados de 1950, la Avro desarrolló las especificaciones para convertir algunos Lincoln de la FAA para la misión de reconocimiento marítimo. Estas aeronaves estarían equipadas con radares retráctiles Ecko ASV 19b 3cm y llevaría una tripulación de nueve

- Radar Air Ministry H2S MKC
- Equipo Doppler de navegación
- Receptores S.A.R.A.H.
- Transmisores para tripulación S.A.R.A.H.
- Mira radar de bombardeo

Básicamente estos equipos eran colocados en los aviones manteniendo la configuración original (B-017, B-022), sin embargo el B-024 fue equipado lue-

go con un radar/scanner ventral retráctil ASV "Dustbin" en la posición del H2S; aunque retuvo las torrecillas, las armas fueron removidas. A pesar de estos equipos, las búsquedas submarinas debían llevarse a cabo de día, ya que no contaban con la capacidad de búqueda o ataque nocturno.

- 1er. Tte. Bautista Faustino Mendiroz
- Tte. Fernando Carlos Cebral
- Tte. Manuel Cayetano Basaldúa
- Tte. Rafael Antonio Gandolfo
- Alférez Teodoro Adán Goette
- Alférez Jorge Oscar Naveiro
- Alférez Emilio Horacio Fellheimer
- Alférez Luis Antonio Cochella

Postal realizada por la V Brigada Aérea como recuerdo

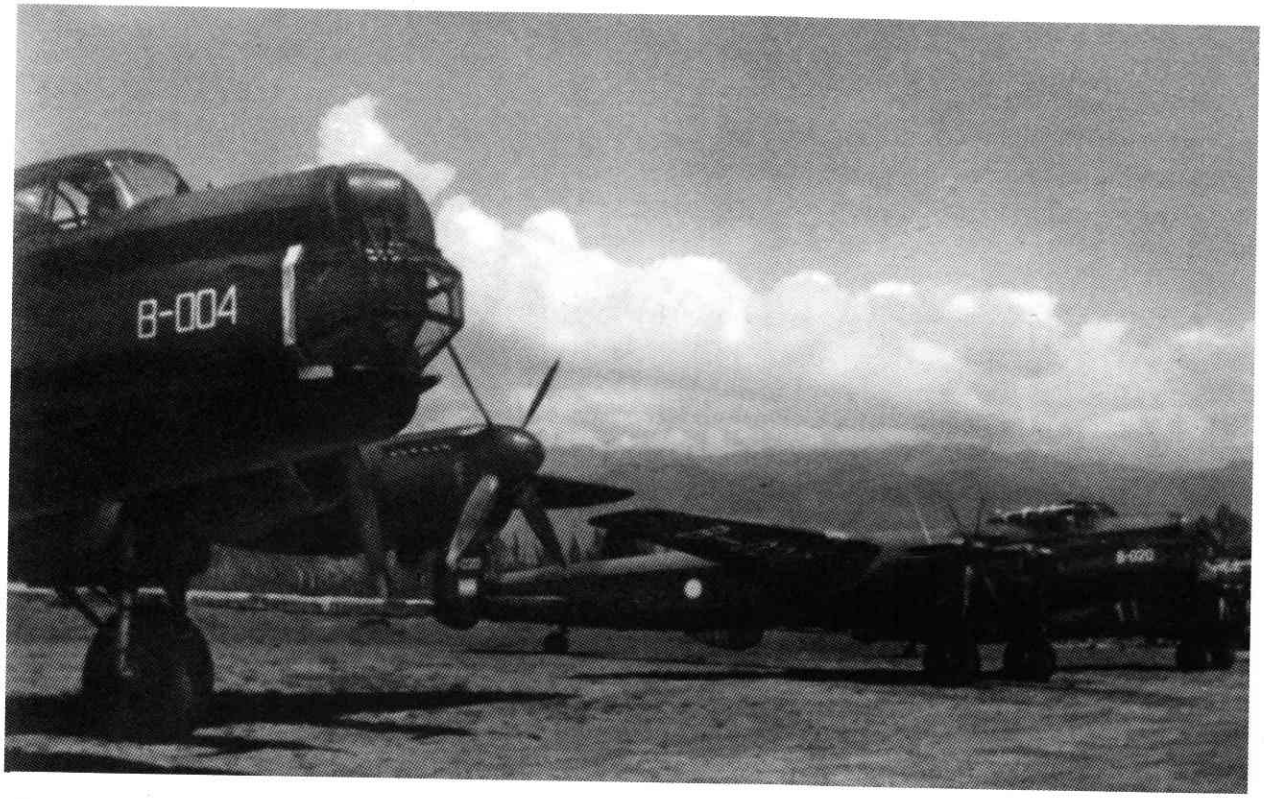
PERSONAL ASIGNADO

La Fuerza Aérea Argentina sufrió un cambio radical en la forma de encarar la operación de sus aviones; las exigencias de mantenimiento, almacenamiento de repuestos y de combustibles y, en particular, del conocimiento requerido por sus tripulantes y mecánicos, significó un esfuerzo sin precedentes en su historia.

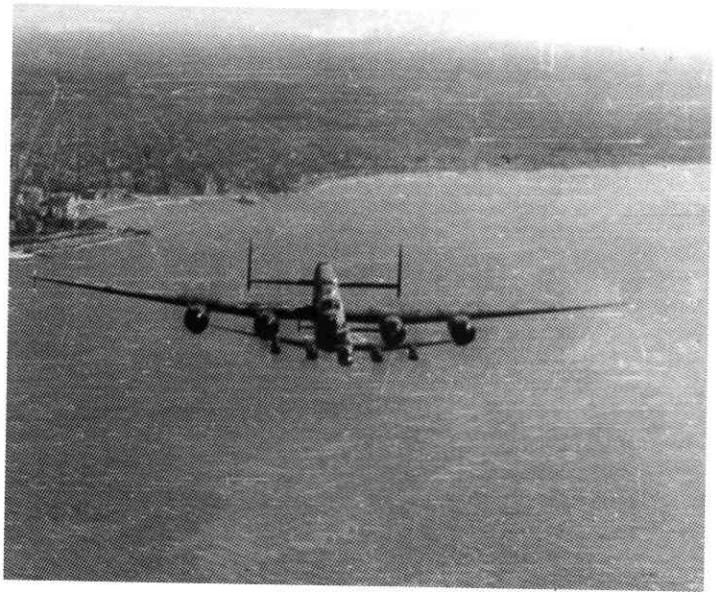
La complejidad de su operación y el hecho de ser los primeros aviones de la FAA en utilizar radar, fueron factores fundamentales para la elección del personal que iría comisionado a Inglaterra para interiorizarse sobre los pormenores del Lincoln. Para tan importante misión se designó en octubre de 1947 al personal del Regimiento I de Bombardeo y de la BAM Morón (14), para desempeñarse en Inglaterra:

- Capitán Alcides Numa Sanchez
- Capitán Justo Horacio Gonzalez
- Capitán Eduardo Francisco McLoughlin
- 1er. Tte. Angel Vicente Rossi
- 1er. Tte. Jorge Hipólito Siri
- Alférez Ernesto Axel Niethardt
- S.A. Edgard Figueroa
- S.A. Roberto Franano
- S.Aux. Isidro E. Rosales
- S.Aux. Arnaldo Lohaiza
- S.Aux. Jorge Federico Postigo
- S.Aux. Emilio Eduardo Ramos
- S.Aux. Miguel Angel Fernandez
- S.Aux. Emeterio Lopez
- Sarg. Rodrigo Nelson Gimeno
- Sarg. Nuncio Gaspar Grecco
- Sarg. Alberto Alonso
- Sarg. Francisco G. Gastaldi
- Sarg. Juan Carlos Iroz
- Sarg. Edgar Luis Candas
- Sarg. Héctor Ricardo Curutchet
- C. M. Héctor D. Barreiro
- C. M. Felipe Carlos Esteban
- C.M. Enrique Ipiña

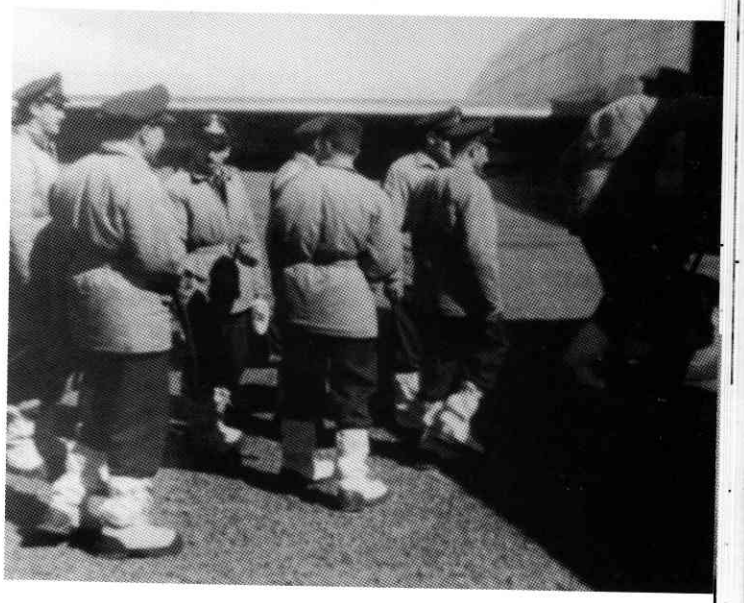
El 19 de octubre de 1947, esta comisión arribó a Londres. Inmediatamente fueron trasladados a Mel-



Estacionamiento a la intemperie en Villa Reynolds



Un Lincoln y más atrás un Lancaster en un vuelo de navegación sobre Mar del Plata



Tripulación del B-022 con equipo especial para sobrevolar la Antártida

ton Nowbray, Leicester; para llegar al Aeropuerto de Langar, el personal argentino utilizaba un servicio especial de buses que recorría diariamente los 8 kilómetros desde el hospedaje.

La actividad estaba presidida por el Ingeniero de Vuelo y piloto de pruebas de la Avro, Mr. Peter Field-Richards, el que tuvo que luchar con el poco conocimiento del idioma inglés por parte de los argentinos y en particular con la inexperiencia en bombarderos pesados, sin embargo todo se desarrolló con absoluta normalidad.

Cercanos al aeropuerto, en Nottingham, se hallaban importantes yacimientos carboníferos, los que representaron en algún momento, una moderada preocupación a las tripulaciones que se hallaban entrenándose; el desconocimiento de la zona, los montículos piramidales de carbón y la reinante niebla durante esa época del año, redujeron considerablemente los horarios disponibles para el vuelo.

Entre las actividades que el personal realizó durante su comisión, tal vez la más interesante resultó la de presenciar vuelos controlados por radar, conocidos en

esa época con el nombre de Ground Control Approach (GCA), los mismos a cargo de la RAF. La última actividad en Inglaterra fue una instructiva visita a RAF Binbrook, en la que pudieron tomar contacto con la operación de las aeronaves en servicio activo. Este moderno avión, exigía un buen entendimiento entre todos su tripulantes; la confianza en los conocimientos de cada uno y la capacidad para desempeñarse en su puesto, fue factor primordial y contribuyó a convertir a los integrantes del R1B en un grupo muy homogéneo.

Banderín "Entre Vuelo" debido a la inspiración del Suboficial Luis "Perica" González

La tripulación de los Lincoln, estaba constituida por siete tripulantes:

- El Comandante de Aeronave o piloto, responsable del equipo y de la actividad de sus integrantes.
- El Bombardero: ubicado en la trompa de la máquina.
- El Mecánico: a la derecha del piloto.
- El Navegador: responsable del rumbo y dirección correcta de la aeronave.
- El Radiooperador: inmediatamente detrás del navegador.
- El Artillero de la torre central
- El Artillero de cola.

En total se formaron más de sesenta tripulaciones así constituídas.

El brillante desempeño de los militares argentinos, durante su estancia en Inglaterra, no pasó desapercibido para los jefes militares ingleses. Esto se hizo evidente gracias a un cablegrama enviado para felicitar al personal destacado en Binbrook, el que se transcribe a continuación:

SECRETARIA DE AERONAUTICA BUENOS AIRES

Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina 26-II-948.

Orden del Día:

I - Transcripción de un cablegrama:

Visto el expediente reservado letra R.Ag.Ae.Ing.Nº 338 Cde.59 (Agr.Aer.Ing.), letra Sec.Aer. Nº 9637 Cde.24 (Secr.Aer.) y letra S.Nº1515 Cde.20 (Cdo.J-F.A.A.) y considerando:

· Que es un deber reconocer el comportamiento ejemplar puesto de manifiesto por el personal designado por Resolución Nº 2323/47, inserta en Boletín Aeronáutico Reservado Nº 246, para seguir un curso de perfeccionamiento en los aviones Lincoln en la Base Aérea de Binbrook (Inglaterra). Que se debe tomar como ejemplo la actuación y voluntad con que han actuado en todo momento,

EL COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

Ordena:

1º) Transcripción del siguiente cablegrama:

Nos hallamos altamente impresionados con la gran personalidad, eficiencia y conducta ejemplar de los miembros de la Fuerza Aérea Argentina durante su corta estancia entre nosotros. Los mismos han mostrado voluntad en aprender y absorber rápidamente los problemas técnicos del avión Lincoln. Su siempre alegre y amistosa actitud será recordada por quienes tuvieron el placer de estar junto a ellos. La visita cimentará aún más si cabe las buenas relaciones existentes entre el pueblo Argentino y este País. Le deseamos a la Fuerza Aérea Argentina la mejor suerte en el futuro y especialmente con el bombardero Lincoln.

Fdo: W.P.Thompson

GROUP CAPTAIN

COMANDANTE DE LA BASE

2º) Felicítase al personal que ha efectuado el mencionado curso.

3º) Remítase copia de la presente orden a la Dirección General del Personal de Aeronáutica, para su agregación al legajo personal de los causantes.

MURATORIO

Brig. May.- Coman. J.F.A.A.

ACTIVIDAD

Como era de esperarse, desde un principio las dificultades se sucedieron en todos los aspectos imaginables. Para dar una idea de la situación, transcribimos a continuación la reseña de actividades y las conclusiones de la Memoria Anual del Comando de Bombardeo de 1948:

RESEÑA DE ACTIVIDADES

El Comando de Bombardeo y sus Unidades dependientes, Regimiento 1 de Bombardeo y 3 de Ataque respectivamente, han cumplido durante el presente período de instrucción (1948), sus actividades de acuerdo con sus posibilidades, consiguiendo tan solo obtener un mínimo del objetivo propuesto.

El desarrollo de la instrucción ha dejado sin embargo enseñanzas provechosas para el próximo período.

COMANDO DE BOMBARDEO

La carencia de personal superior y de jerarquía, permitió tan solo la confección de las Directivas de Instrucción y su contralor, como asi también de sucesivas Disposiciones Adicionales obligadas por el estado del material y la dotación de elementos de repuesto e instrucción disponibles.

La incorporación de la misión de asesores de la R.A.F. favoreció el conocimiento del material de vuelo Avro Lincoln, y el desarrollo de la instrucción en el mismo.

MISIÓN DE OFICIALES DE LA R.A.F.

Con fecha 15 de setiembre de 1948 fueron incorporados a este Comando 6 oficiales de la R.A.F., los que en su calidad de asesores permitieron un incremento del aprovechamiento de la instrucción, dados sus conocimientos del material y propia experiencia. Desarrollaron su labor, en comisión, en el Regimiento 1 de Bombardeo."

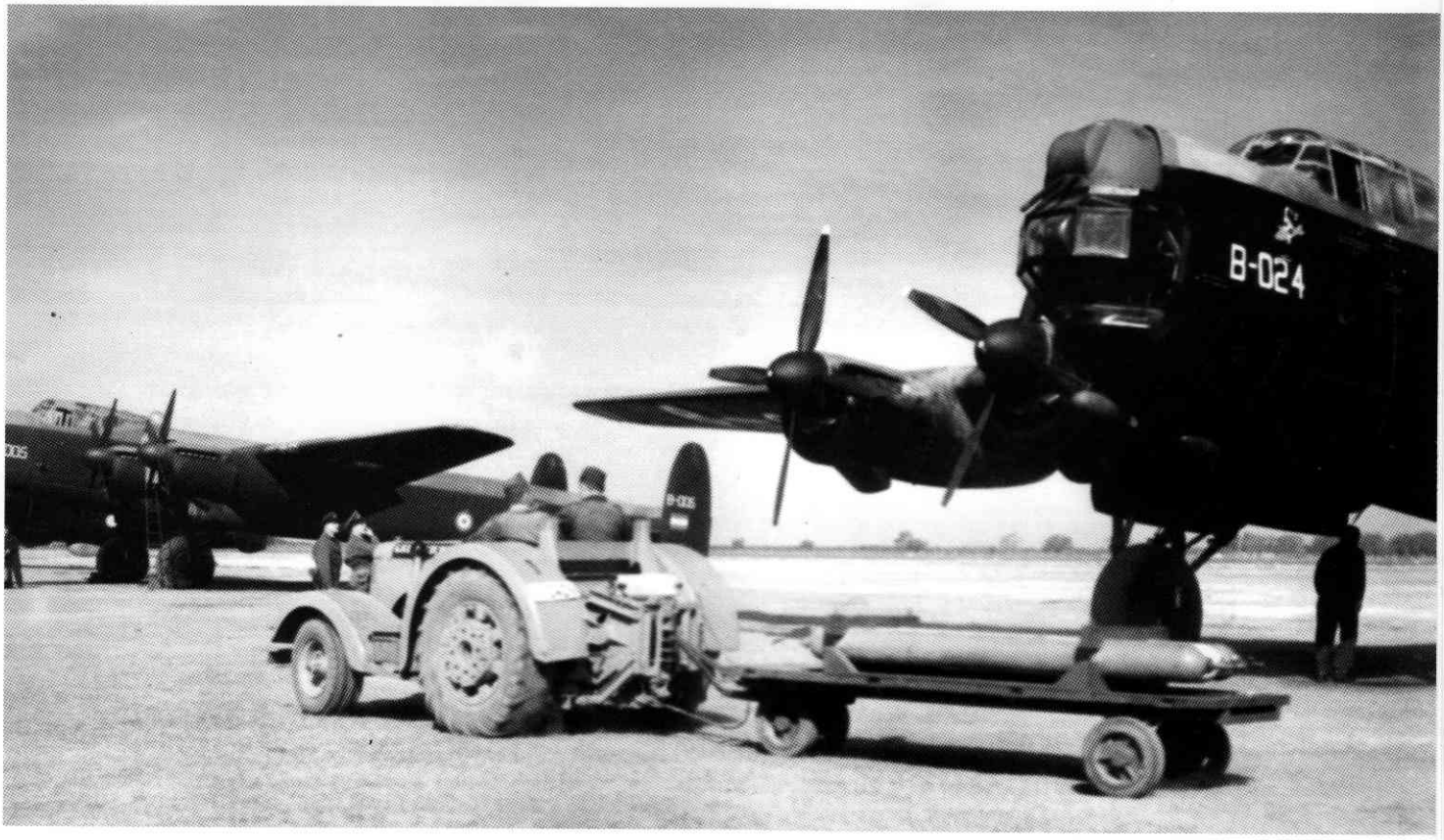
CONCLUSIONES:

COMANDO DE BOMBARDEO

Su rendimiento no ha estado a la altura de su jerarquía de Comando operativo.

Las causales que lo motivaron han sido:

Personal de mantenimiento completando inflado de neumáticos



1º) Falta de personal superior en número y con la jerarquía e idoneidad correspondientes a los cargos a desempeñar.

2º) Organización apresurada y entrada en función tardía.

3º) Falta de enlace directo con los organismos proveedores y con las bases de asiento de sus Unidades dependientes.

Proposiciones para subsanar inconvenientes

a) Dotar al Comando de Bombardeo con el personal que fijan los Cuadros de Organización de Paz para el año 1949.
b) Dar al Comando jurisdicción sobre las bases de asiento de sus Unidades.
c) Establecer enlace directo con los organismos proveedores y Direcciones Generales.

REGIMIENTO 1 DE BOMBARDEO

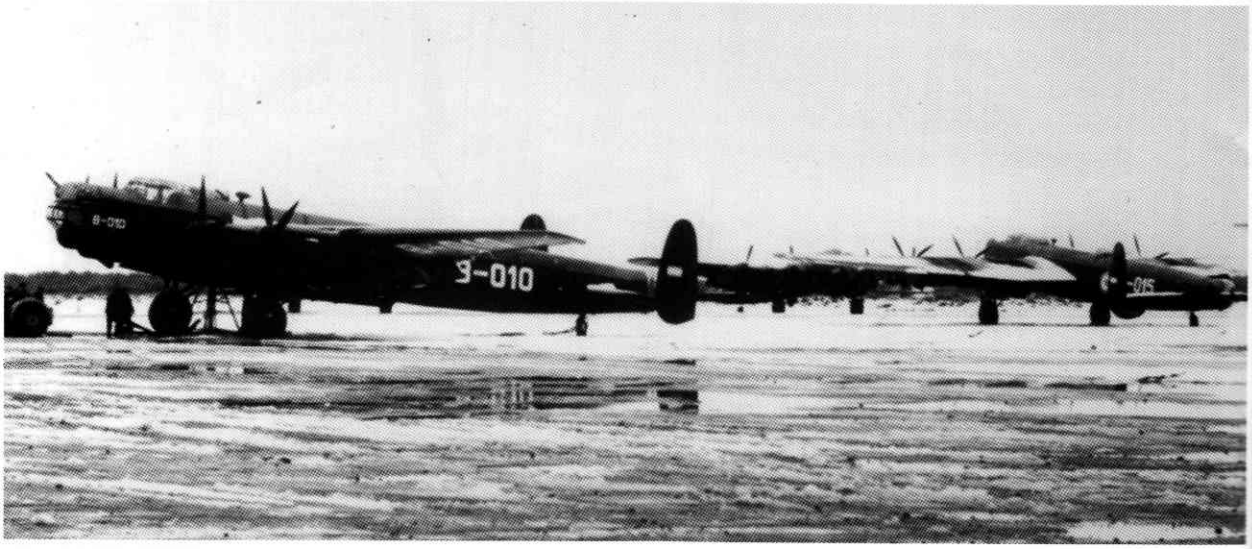
Esta Unidad durante el año 1948 no funcionó como Unidad operativa; transcurrió el año militar en organizarse y recepcionar el nuevo material. Conspiraron contra un normal desarrollo de la Instrucción lo siguiente:
1º) Carencia de un Jefe de Regimiento con la jerarquía y conocimientos correspondientes a su cargo, y de dotación de los Cuadros.
2º) Recepción de material de vuelo moderno, sin contar con los repuestos y elementos de mantenimiento necesarios.
3º) Carencia de Base de asiento de servicios para la atención de dicho material.
4º) Carencia de personal técnico y equipos de prueba.
5º) Falta de un pista de aterrizaje adecuada, y carencia de lugares de estacionamiento y de hangaraje para mantenimiento, como asimismo del material para manipular los aviones en tierra.
6º) Carencia en la Base de asiento de depósitos para combustible, lubricantes y refrigerantes, motivando su agotamiento en varias oportunidades la paralización de la instrucción.
7º) Carencia absoluta de aulas, gabinetes, equipos de instrucción terrestre, polígonos para tiro de ametralladoras de avión y campos de tiro y bombardeo.
8º) Demora en la provisión de repuestos.
9º) Carencia de manuales y documentación técnica del nuevo material, en castellano.

Proposiciones para subsanar inconvenientes

a) Dotar al Regimiento 1 de Bombardeo de acuerdo a los Cuadros de Organización de Paz de 1949.
b) Capacitar a la Base Aérea de asiento para la debida atención del material Avro Lincoln y Lancaster en los rubros:
- Infraestructura.
- Aulas y gabinetes.
- Personal técnico especializado, y equipos correspondientes.
- Combustible, lubricante, refrigerante, munición y bombas.
- Construcción de polígono e instalación y funcionamiento de un campo para tiro y bombardeo."

En cumplimiento de los planes que se habían trazado, se realizaron vuelos de doble comando diurnos y nocturnos, de instrumental y de tiro y bombardeo, siendo los principales polígonos de tiro, Salinas del Bebedero, cercano a Villa Reynolds, y Las Lajas en Mendoza.

Los nuevos bombarderos, entre muchas particulari-



Una mañana fría con nieve en Villa Reynolds. Se ve un Lincoln y al fondo un Lancaster B-032

Tripulación con vestimenta especial para sobrevuelo en la Antártida

dades, debían utilizar un combustible, para esa época especial e importado, la nafta 100/130. Era evidente la necesidad de producir este combustible en el país, por lo cual la Dirección General de Fabricaciones Militares (DGFM) en colaboración con Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), se abocaron a la fabricación del mismo, lo que demandó un esfuerzo de singular magnitud.

La Fuerza Aérea Argentina, absorvió la totalidad de la nafta que se producía en la planta que la DGFM poseía en Campana, el que debido a su empleo exclusivo por parte de los bombarderos pesados, se almacenaba en su totalidad en la V Brigada Aérea. Aunque otras aeronaves estaban capacitadas para utilizar este combustible, tal es el caso de los Douglas DC-3, IAe 24 y Fiat G-55, debido a la escacés se optó (permitido por manual el uso en situaciones normales de operación) por el uso de nafta 91/98, del que también se estaba desarrollando un derivado en el país.

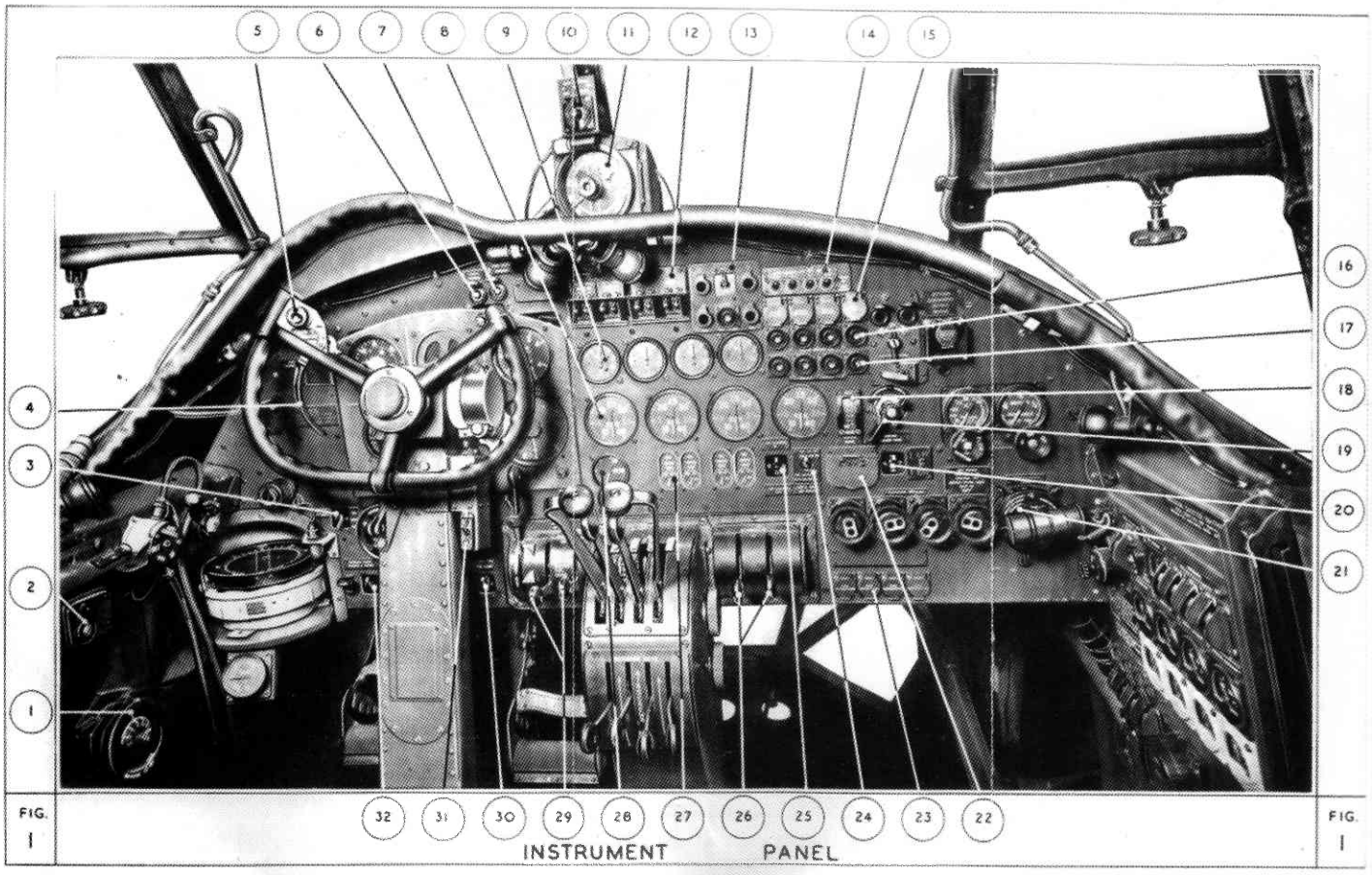
OPERATIVOS Y EJERCICIOS

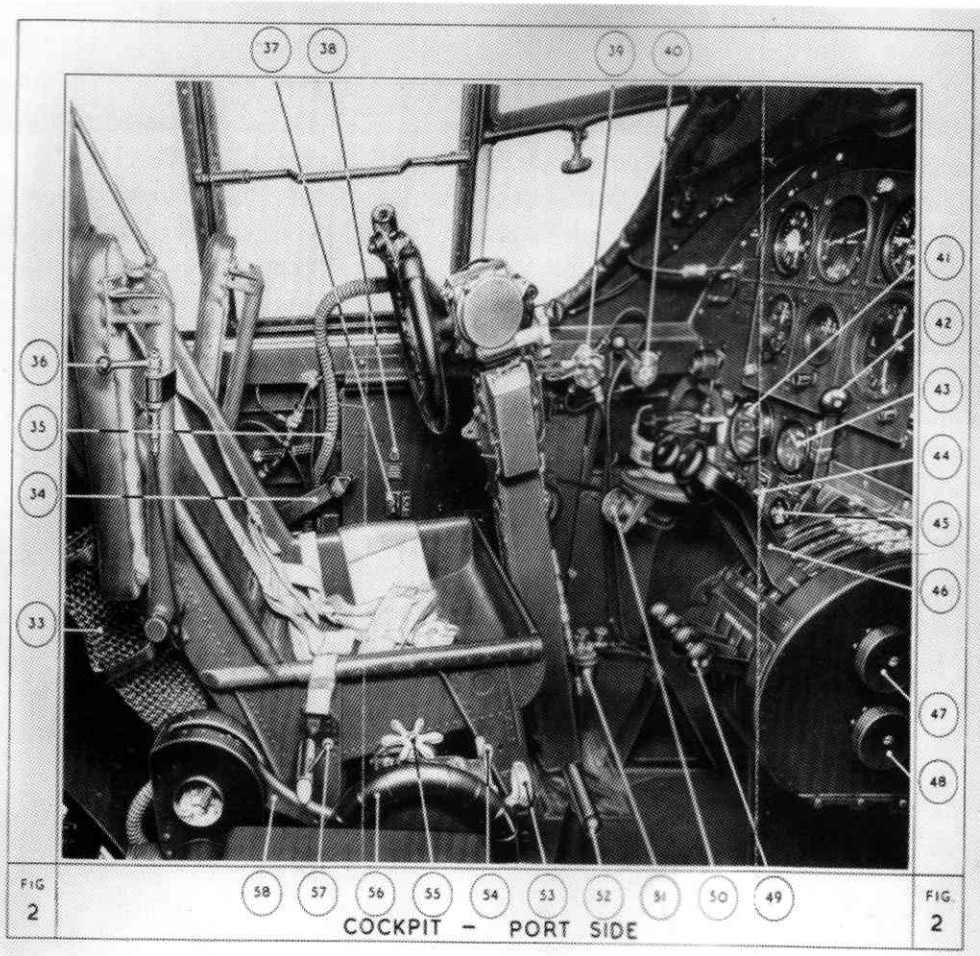
La V Brigada Aérea con su dotación de aviones, intervino en innumerables operativos, algunos de los cuales se realizaron en combinación con otra unidades de la Fuerza Aérea.

A partir del 27 de agosto de 1952, se comenzó con la realización de ejercitaciones realistas, al participar las aeronaves de bombardeo junto a los interceptores Gloster Meteor, tal es el caso del llamado operativo "Defensa". Este tipo de actividad se hizo cada vez más frecuente. En el operativo "Final", realizado en el DAM Tandil, a partir del 17/10/52, se emplearon los Avro Lincoln como fuerza de bombardeo, y Gloster Meteor y Fiat como fuerza interceptora. La intención de este operativo fue llevar un ataque coordinado a la Ciudad de Buenos Aires para comprobar la defensa.

Otro de los operativos más importantes fue "Oscar", llevado a cabo el 23/3/53 en el Dique San Roque. El mismo fue en todo innovador, ya que se practicaron las tácticas de los famosos Dam Busters de la RAF. Para llevarse a cabo debieron tomarse medidas especiales, entre ellas el reemplazo de la mira estándar por una especialmente diseñada; ésta tenía forma de "V". El bombardero miraba por el vértice y hacía coincidir los extremos de la misma con los del dique, entonces era el momento del supuesto lanzamiento de las bombas (en teoría similares a las Bouncing Bombs británicas) las que irían literalmente "rebotando" hasta dar contra el dique, luego se hundirían para explotar mediante un mecanismo de profundidad. Aunque esto quedó sólo como un proyecto, abrió el panorama para introducir novedosas posibilidades ofensivas en el futuro.

No menos importantes fueron el operativo "Des-

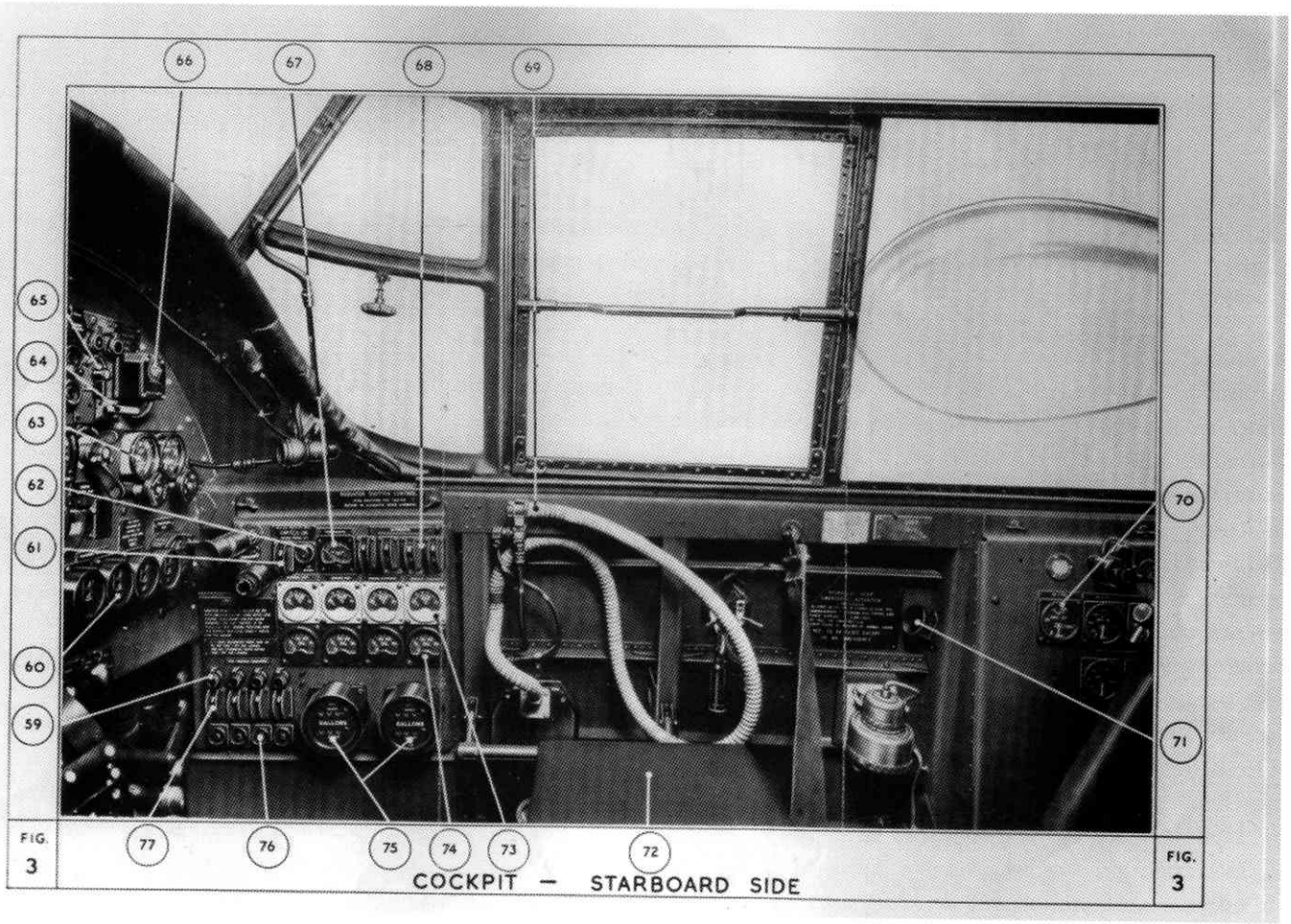




COCKPIT – PORT SIDE

KEY TO Figs. 2 AND 3

33. Portable oxygen stowage.
34. Bomb doors control.
35. Pilot's oxygen connection.
36. Sutton harness release lever.
37. IFF distress switch.
38. Isolation switch for navigator's telephone.
39. Auto pilot controls cock.
40. Auto pilot clutch lever.
41. Undercarriage position indicator.
42. Boost cut-out control.
43. Air supply and brakes pressure gauge.
44. Navigation light switch.
45. Landing lamps switch.
46. Throttle control levers (4).
47. Throttle friction damper.
48. Propeller friction damper.
49. Propeller control levers (4).
50. Auto pilot pressure gauge.
51. Windscreen de-icing pump.
52. Glider tow release.
53. Flaps selector control.
54. Aileron trimming tab control.
55. Rudder trimming tabs control.
56. Elevator trimming tabs control.
57. Undercarriage control safety bolt.
58. Undercarriage control lever.
59. Fuel pressure warning lights (4).
60. Feathering pushbuttons and fire warning lights (4).
61. Pressure head heater switch.
62. Pressure head test pushbutton.
63. Oxygen regulator.
64. Bomb jettison handle.
65. Engine priming master switch.
66. Bomb containers jettison switch.
67. Test ammeter.
68. Radiator shutter switches (4).
69. Flight engineer's oxygen connection.
70. Fuel contents gauges.
71. Undercarriage and flaps emergency control.
72. Flight engineer's seat.
73. Coolant temperature gauges (4).
74. Oil temperature gauges (4).
75. Gallons-gone fuel flowmeters (2).
76. Booster pump test pushbuttons (4).
77. Booster pump switches (4).



COCKPIT – STARBOARD SIDE

quite" el 28/4/53 sobre la zona de Campana, "Cordillera" el 28/7/53, "Tapa" esencialmente era un patrullaje sobre la zona limítrofe con el Uruguay y Sur de Brasil, "Ayui" el 4/9/53, "Playa" el 2/11/53, "Zárate" el 4/11/53, "Azufre" en Salta el 21/11/53, "Dos Pasos" y "Tres Pasos" el 6 y 8 de octubre de 1953 respectivamente, "Demostración" en Monte Caseros el 13/9/54.

La actividad fue muy variada, asi lo demuestran varias misiones de relevamientos fotográficos. De las más destacadas se pueden enumerar el realizado por el B-022 en el Partido de Esteban Echeverría en 1953, y el del B-016 en la Provincia de Salta, el 27 de octubre de 1956.

En 1957 la IV, V y III Brigadas Aéreas, cumplieron un ejercicio de tiro y bombardeo; aviones Gloster Meteor, Fiat y Calquín fueron los principales participantes junto a los Lincoln.

La participación de los Lincoln se había hecho muy frecuente, en especial en operativos sorpresa sobre varias unidades. Era común que los bombarderos hicieran simulacros de ataque a la VII Brigada Aérea, probando asi la capacidad de reacción de los Gloster Meteor. En general, los Lincoln eran sorprendidos por los Gloster con bastante anticipación, esto se debía a que en muchas oportunidades, personal de la VII Brigada Aérea que viajaba en el Lincoln líder, iba transmitiendo la posición a cada momento; anecdóticamente, en uno de estos raídes se ordenó a este radio operador que mantuviera silencio de radio durante el viaje, siendo los Gloster sorprendidos en la plataforma... el bombardeo simulado había sido un éxito.

Otros operativos fueron el "Presto" el 25/8/58, "Ejercicio Aeroterrestre de Coordinación" el 13/11/58, "Soberanía" el 18/11/59 y "Tritón" el 29/3/59, este último junto a los Avro Lancaster.

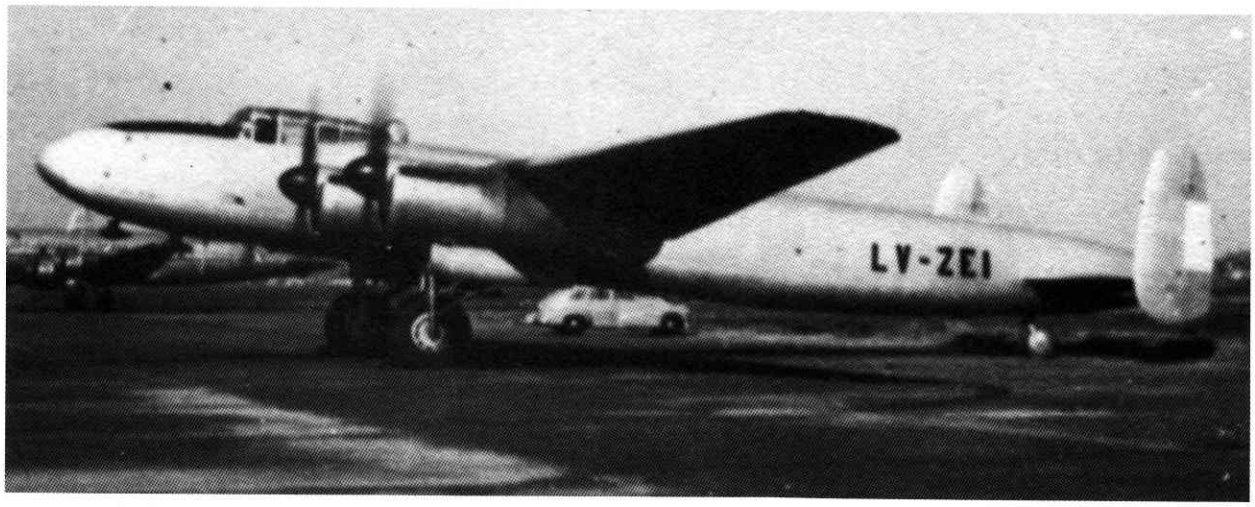
El operativo más importante de 1959, resultó ser el ya mencionado "Soberanía" consistente en el primer vuelo en escuadrilla al Litoral Marítimo Sur. Participaron doce Gloster Meteor, dos C-47, un Dove y tres Lincoln, y la intención fue evaluar la posibilidad de operar con reactores desde bases australes. El itinerario de este ejercicio fue:

Salida y recorrido:
18: Morón-Bahía Blanca
19: Bahía Blanca-Trelew-Comodoro Rivadavia
20: Ejercicios sobre la zona de Comodoro Rivadavia
21: Comodoro Rivadavia-San Julián-Río Gallegos
22: Río Gallegos-Río Turbio
23 y 24: Mantenimiento de las aeronaves
25: Ejercicios sobre la zona de Río Gallegos
26: Río Gallegos -San Julián-Comodoro Rivadavia
27: Comodoro Rivadavia-Trelew-Bahía Blanca-Morón.

Los denominados "Tigre" (1959), "Costanera" (1960), "Huasi" (1961) y "yacaré", fueron salidas sobre el litoral marítimo y fluvial, atacando blancos de superficie.

Hacia fines de enero de 1960, un buque patrullero de la Marina, detectó lo que aparentemente era un submarino no identificado. A efectos de localizarlo y posteriormente neutralizarlo, fueron comisionados dos Lincoln, los que, luego de varios ataques lograron impactarlo, aparentemente sin graves consecuencias para el furtivo incursor.

El 14 de agosto de 1964, el B-020 cumplió otra misión importante, al participar en el lanzamiento de víveres a un grupo de meteorólogos extraviados en Los Patos, San Juan.



LV-ZEI Cruz del Sud. Este Lincoln modificado en Inglaterra y bautizado "Cruz del Sud", fue el principal instrumento de la FATA en las campañas antárticas de los años '50

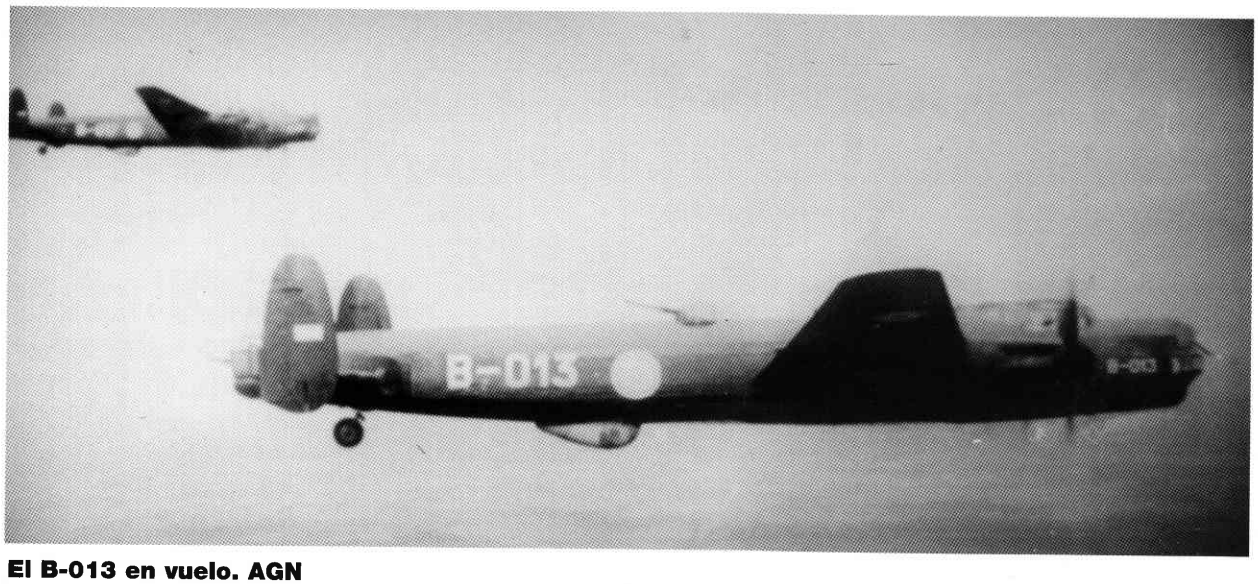
EN COMBATE

Vamos a incluir en este trabajo, un tema de enorme interés como es el de la intervención de este avión en la diferentes revoluciones argentinas:

Gracias a su tremendo poder de fuego, los Lincoln se convirtieron en preciados elementos para reprimir en todos los intentos revolucionarios desde 1951 hasta 1962.

El 28 de setiembre de 1951, el General (R) Benjamín Menéndez se sublevó en Campo de Mayo, poniéndose al mando de unos 200 hombres. Contaba con sólo tres tanques y con el apoyo de unos pocos aviones de la Aviación Naval y de la Aeronáutica Militar.

Ante esta situación, el entonces Presidente de la Nación, Gral. Juan D. Perón, dio una orden cumplida por el Ministro de Aeronáutica, Brig. César Ojeda, de



El B-013 en vuelo. AGN

El B-005, B-008 y B-017 en los primeros años de servicio. Se observan las poco usuales ruedas con dibujo cuadriculado y la ausencia de la matrícula en el fuselaje. AGN

utilizar los Lincoln, en tareas de represión contra las fuerzas de la Marina que estaban sublevadas. Se ordenó el alistamiento de un grupo de aviones que tuvieron la misión de bombardear la Base Aeronaval de Punta Indio, la misma se cumplió y la pista fue inutilizada a las 16:00 de ese día.

Desde ese momento, estos aviones, conjuntamente con los Gloster Meteor que se encontraban en la VII Brigada Aérea, constituyeron la punta de lanza en la represión del Gobierno Nacional a los intentos golpistas.

La oposición contra el gobierno del Gral. Perón continuaba, observándose repetidos intentos de golpe entre 1951 y 1955, casi todos ellos abortados. Se llegó así al 16 de junio de 1955, cuando en horas del mediodía aviones de la Marina bombardearon Plaza de Mayo, ante esta circunstancia se dispuso el estado de alerta en las unidades de represión de la Fuerza Aérea; cursando el Ministro de Aeronáutica la siguiente orden a las unidades aéreas:

Ante la sublevación de tropas de Infantería de Marina, el Ministro de Aeronáutica, ordena:

1) A la VII Brigada Aérea, que con los aviones Gloster Meteor, proceda a hacer frente a la aviación naval y a destruirlos en donde se los encuentre.
2) A la V Brigada Aérea, que los aviones Avro "Lincoln". De bombardeo pesado, con asiento en Villa Reynolds (San Luis), se alisten y bombardeen la Base Aeronaval de Punta Indio, lugar desde donde se iniciaron las operaciones de los aviones navales
3) ...
4) ...
Firmado Brig. Juan I. San Martín
Ministro de Aeronáutica

Por suerte no fue necesario ponerla en práctica dado que las fuerzas del Ejército redujeron la base aeronaval antes del bombardeo.

Es por ello que se dispuso el envío de todos los aviones en condiciones de combatir a la VII Brigada Aérea, para ser utilizados en caso de necesidad. Se llevaron veintiséis bombarderos (3 escuadrones), que constituían el 80% de los Lincoln en condiciones de operar, desarmándose a los restantes en previsión de que revolucionarios tomaran la V Brigada Aérea.

Más del 70% de las tripulaciones de los Avro Lincoln se consideraban leales al gobierno nacional, este hecho provocó, luego de la Revolución Libertadora, la disolución de tripulaciones, lo que indirectamente provocó todo tipo de accidentes.

Como precaución ante posibles levantamientos militares antigubernamentales, se dispuso que las espoletas de las bombas y los mecanismos de las ametralladoras y cañones de los aviones, se almacenaran en depósitos especiales a cargo de personal de probada lealtad hacia el Presidente de la Nación.

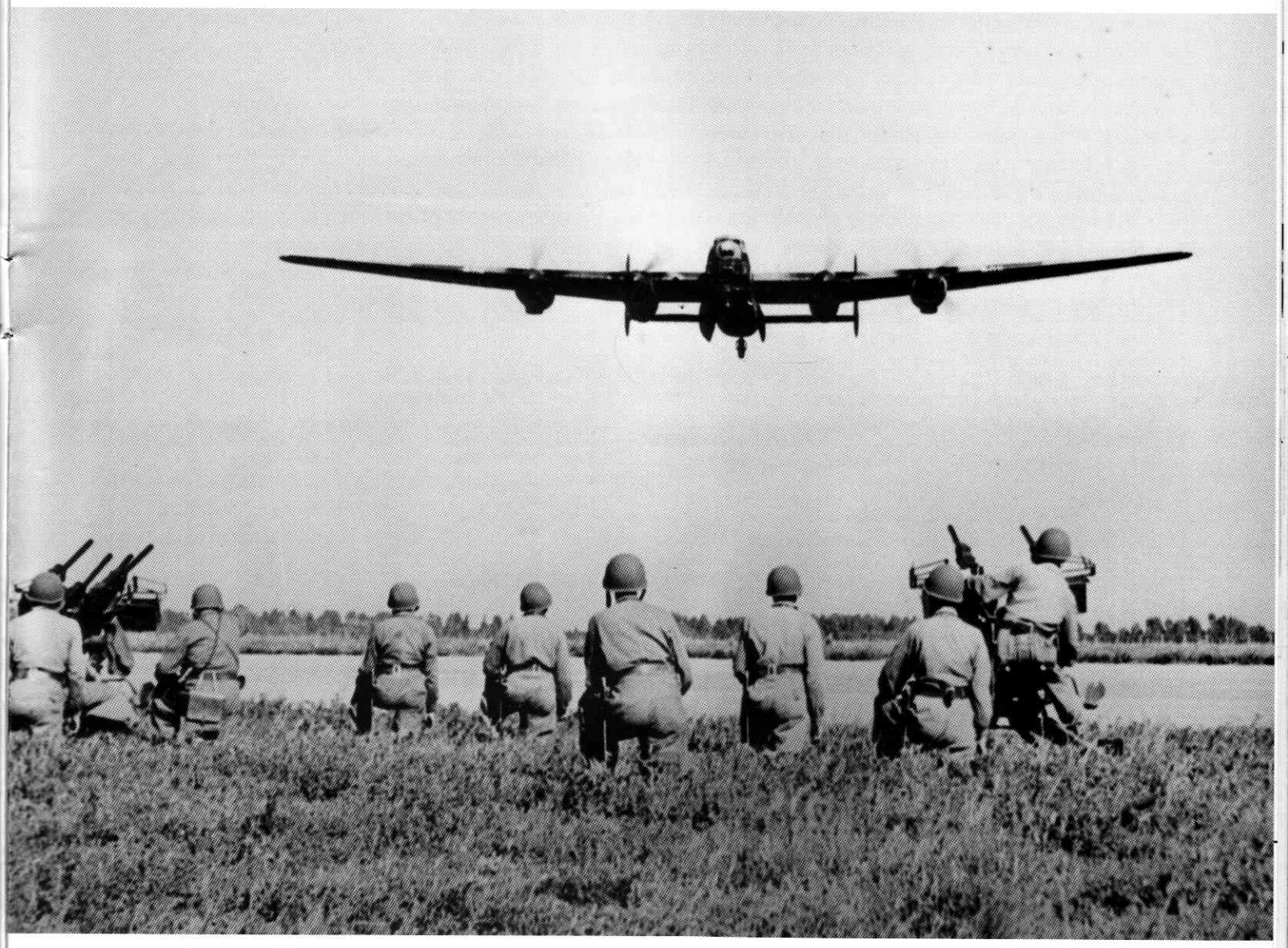
La Revolución de septiembre de 1955, por esas causas, encontró a la Aeronáutica desarticulada, con las armas separadas de sus aviones, las bombas sin espoletas, etc., tuvo que ser rearmada a medida que se desarrollaron los hechos que desembocaron en el derrocamiento de Perón.

El 16 de ese mes, se dispuso el armado de dos aviones, los que que despegaron a las 10:00 hs, desde el Aeropuerto de Morón, convertido en base de represión, con la misión de bombardear la Escuela de Artillería de Córdoba. Llevaban a bordo a dos jefes de Ejército como asesores, estos aviones desertaron en vuelo, transformándose en "rebeldes". La crónica de actividades del Grupo Aéreo de la E.A.M. expresa al respecto:

13:30: Se tuvieron noticias de la aproximación de aviones Avro Lincoln a la E.A.M. en la torre se había establecido comunicación entre el Capitán R. al mando de los Lincoln y el Capitán M. en la torre. El primero de los nombrados, dudando acerca de la verdadera situación en Córdoba, no se decidía a aterrizar, pues temía una celada. En esas circunstancias tomó el micrófono el Capitán G. –compañero del Capitán R.–, quién respondió primero a una pregunta destinada a corroborar la verdadera identidad de quien hablaba, y luego, apartándose de la terminología usual y reglamentaria, habló con el Capitán R. instándolo a que aterrizase junto con el otro Lincoln a cargo del Capitán C., y ofreciendo a ambas toda clase de seguridades y la garantía absoluta de que la E.A.M. era rebelde. Minutos más tarde, tocaban tierra en la E.A.M., dos Avro Lincoln, cuyas tripulaciones pasaban a engrosar las filas revolucionarias."

El Comando de Represión, para evitar el impacto que les significaba a los leales este hecho, informó al cumplirse la hora de regreso de los aviones, que estos habían aterrizado por mal tiempo en una localidad llamada "Pérez".

Pasadas las 16:00 del 16 de septiembre, el Comando de Represión, preparó una misión aceleradamente a la que asignó mucha importancia, ya que podía ser un fuerte golpe para la Revolución; acondicionó una escuadrilla de tres Lincoln, con 18 bombas cada uno, y recomendó a sus tripulantes el estricto cumplimiento de la orden: debían bombardear la Base Naval de Río Santiago y la Escuela Naval Militar. A las 17:00 despegaron de Morón los tres aviones e inmediatamente pusieron rumbo a Córdoba, este hecho no pasó inadvertido para el Comando de Represión que ya tenía la experiencia de los aviones anteriores, debido a esto emitió unos comunicados que informaban que la revolución había fracasado, y ordenando que todos los aviones regresaran a sus bases. Esta orden no fue



Lincoln B-011 en TR Río IV en octubre de 1958 durante los ejercicios militares

acatada por los comandantes de los Lincoln quienes prosiguieron hacia Córdoba, arribando a las 20:00. En este punto se produjo una situación especial, dado que el plan original, cambiado por las circunstancias, era aterrizar en la Base Aeronaval Comandante Espora, desconociendo los rebeldes sobre la llegada de los Lincoln. Se sobrevoló la EAM y se emitió el santo y seña de identificación rebelde, el que no fue contestado por la torre de control; ante el total oscurecimiento, el comandante de la escuadrilla decidió no aterrizar hasta tener la certeza de que esta unidad era rebelde, en previsión de que la Escuela hubiera sido tomada por tropas leales. La Crónica de la EAM dice: " Por la noche ocurrió un episodio semejante, esta vez eran tres los Avro Lincoln que se aproximaban. El Capitán G. B. al Mando de las máquinas, no se resolvía a aterrizar. El Capitán G. habló con él imponiéndolo de la situación y a fin de brindarle una seguridad absoluta de la veracidad de sus palabras –ya que las dudas persistían–, hizo concurrir a la Torre al Capitán R. quién se comunicó con el Capitán G. B. y así, a partir de ese momento, las fuerzas revolucionarias contaron con cinco Avro Lincoln, en la E.A.M."

Posteriormente, los comandantes ordenaron el abastecimiento de combustible, permaneciendo en los aviones listos para actuar.

En la madrugada del 17 de septiembre despegó un Lincoln, con la misión de bombardear la VII Brigada Aérea de Morón, llegó a sobrevolar la zona, pero el mal tiempo le impidió cumplir la misión, por lo que se dirigió a la Base Aeronaval Comandante Espora donde aterrizó.

Es de hacer notar que la mayoría de la oficialidad fue rebelde, mientras que la Suboficialidad en un gran porcentaje era leal o directamente no deseaba

entrar en combate con sus camaradas y compatriotas, por lo que, en todas las oportunidades en que estos aviones aterrizaron en Córdoba, las tripulaciones (Suboficiales) fueron interrogadas por oficiales de Inteligencia Militar. Estos dispusieron el arresto inmediato de los Suboficiales y su traslado a las unidades y posteriormente a la Cárcel Penitenciaria de Córdoba; fueron liberados el 21 de septiembre; pero esta situación hizo que, en muchos de los vuelos posteriores de los Lincoln rebeldes, las tripulaciones fueran conformadas por oficiales y cadetes de la EAM, con la consiguiente pérdida de la operatividad.

Otro de los Lincoln rebeldes, que para esos momentos eran los únicos aviones de este tipo que operaban ante el temor del Comando de Represión de que desertaran más aviones, efectuó un ataque al aeródromo civil de Ferreyra tratando de neutralizarlo; este avión bombardeó las pistas y vehículos, siendo averiado por el fuego de las tropas leales allí apostadas. Dos tanques de combustible fueron perforados por lo que debieron regresar de inmediato a la EAM.

Una tercera máquina rebelde despegó a las 22:30, con la misión de bombardear una columna de treinta vehículos que transportaban tropa, en el camino a Buenos Aires, la misma fue localizada en la zona de Pilar, logrando atacarla y produciendo la dispersión de esta, dañando además las vías férreas.

Entre las 07:00 y las 08:00 del día 17, otro bombardero efectuó un vuelo de reconocimiento en los alrededores de la EAM, siendo avistadas patrullas del Ejército "leales" ocultándose entre los arbustos. Al aterrizar la tripulación del avión comprobó que el mismo presentaba unas 10 perforaciones, producto de haber sido ametrallado desde tierra; posteriormente, un avión Fiat "rebelde", avistó una columna "leal" armada con cañones antiaéreos, saliendo a combatirla dos Lincoln y un Gloster Meteor a las 07:30.

Personal asignado para la defensa de Pajas Blancas, posando para la fotografía, seguramente, desconociendo la verdadera de la situación. En segundo plano los dos Lincoln estacionados Horacio E. Clariá

Crónica de la EAM:

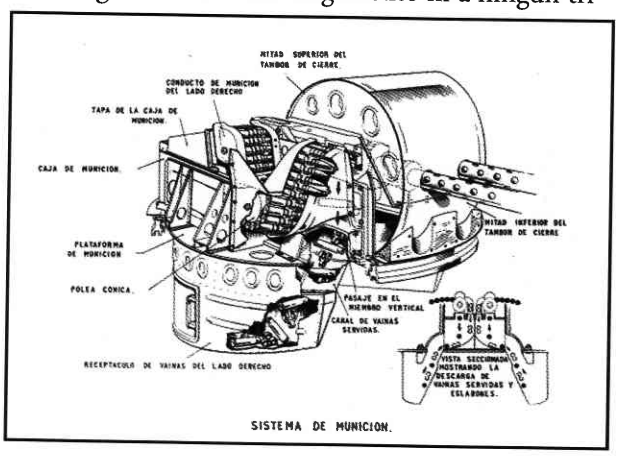
06:30: El Teniente F. despegó en un Fiat realizando exploración al Sur de la E.A.M. hasta Río III, avistando a la altura de Anizacate columna que avanzaba hacia Alta Gracia compuesta por unos 25 camiones y algunas piezas de artillería.

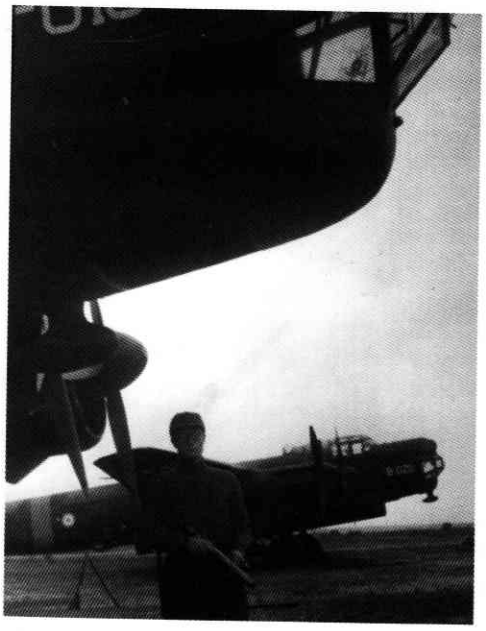
07:00: El Capitán G. con el 1er. Teniente M. despegó en un AT-11 y realizó observación en la zona Sur de la E.A.M. y fábrica Kaiser; posteriormente bombardeó con napalm tropas del R.13, que se encontraban en los alrededores de la Escuela de Artillería.

07:05: El 1er. Teniente A., en un Fiat, realizó exploración entre Jesús María y Piquillín.

07:20: El 1er. Teniente Z., en un AT-11 bombardeó tropas componentes del R.13 en proximidades de la Escuela de Artillería."

08:00: El Capitán R. sale en un Avro Lincoln llevando como observador al Teniente F., para ubicar, para posterior bombardeo, columna avistada anteriormente a la altura de Anizacate, que avanzaba hacia Alta Gracia. La máquina fue alcanzada por un proyectil de 40 mm. En la zona del radar, que abrió un boquete de un metro de diámetro, pero que no tocó a ninguna bomba del cargamento ni a ningún tripulante. Posterior toma de altura hasta los 4.000 metros, para evitar la antiaérea, hizo ver la inutilidad de bombardear la columna que ya había adoptado profundidad antiaérea y estaba siendo atacada por aviones Gloster. Se efectuó aterrizaje en Pajas Blancas."





Custiodiados por personal armado, estos dos Lincoln aterrizaron en Pajas Blancas durante la Revolución. En primer plano se observan los daños ocasionados en la sección vidriada de nariz por impactos de bala. A ambas máquinas se le desinflaron las ruedas para dificultar su posterior utilización. Horacio E. Clariá

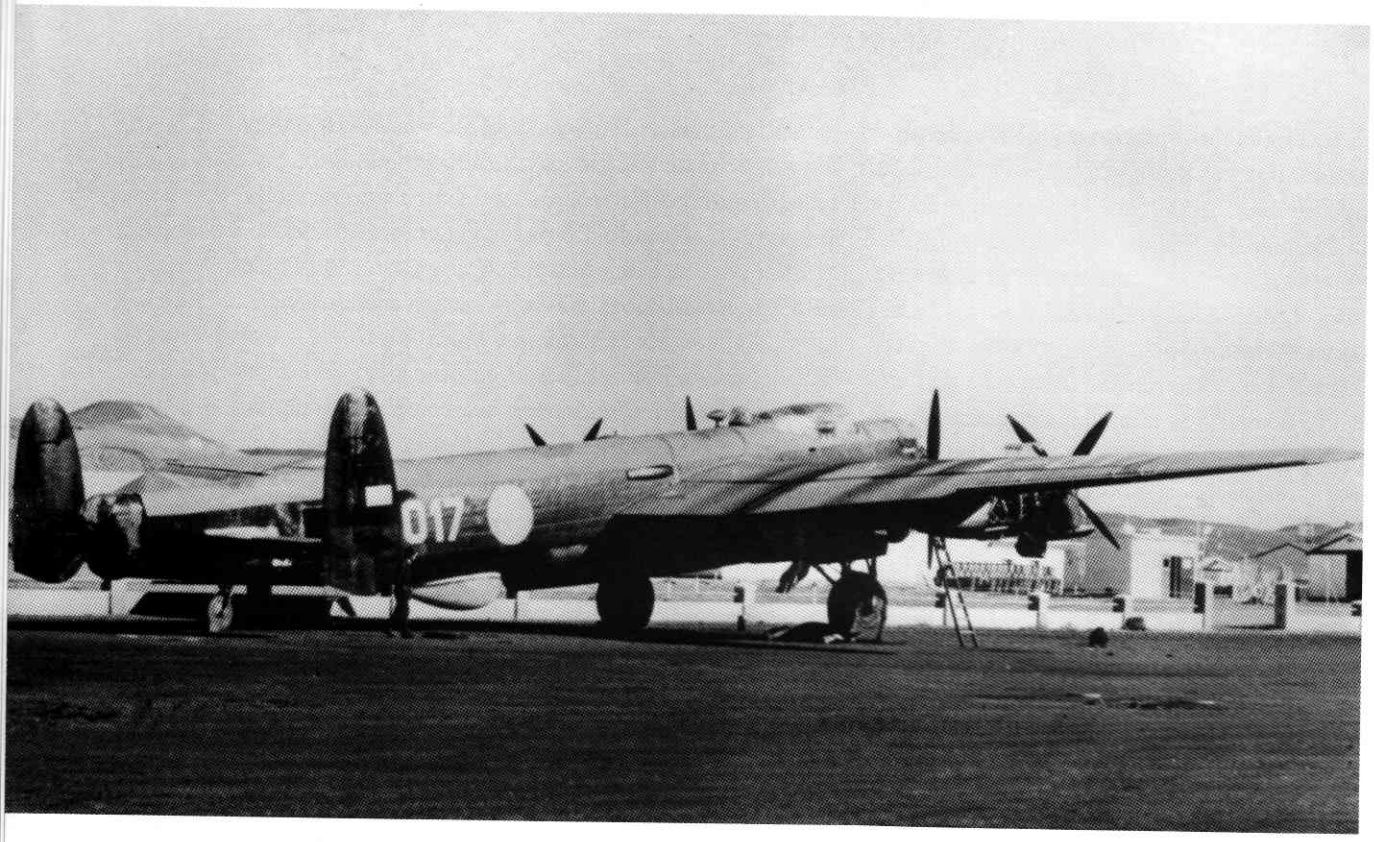
El Gloster Meteor también fue alcanzado, pero sin mayores consecuencias; enterada la torre de control de estas novedades, se ordenó el alistamiento de otro Lincoln, que efectuó cinco pasajes sobre la columna leal, dispersándola totalmente.

Alrededor de las 17:00 de ese día, arribó a la E.A.M., procedente de Villa Reynolds, otro Lincoln sumando de esta forma seis bombarderos "rebeldes". Acto seguido, el comandante del avión informó que la V Brigada Aérea se había pasado al bando "rebelde" quedando al mando del entonces Capitán Hunicken, en ese instante Jefe de Informaciones de la unidad.

El Comando Rebelde, en la Escuela de Aviación Militar, recibió informaciones confusas sobre alistamientos en el Taller Regional "Río Cuarto" de aviones Gloster Meteor, para los cuales debieron llevar pilotos "leales" desde la ciudad de Buenos Aires. No se duda de que el objetivo de la represión serán los bombarderos pesados estacionados en Córdoba, por lo que se ordenó el alistamiento de un bombardero para adelantárseles en esta acción, éste observó sobre la pista del Taller Regional un Avro Lancaster que estaba siendo utilizado para experimentar un nuevo proyectil teledirigido. El mismo fue atacado y destruido. Por prevención, en la E.A.M., los aviones habían sido dispersados de la mejor manera posible, mientras que, para entorpecer y distraer la misión de los Gloster, algunas máquinas fueron colocadas en diferentes puntos convenientemenete seleccionados, siendo puestas en marcha y generando una gran polvareda.

Al día siguiente, el 18 de septiembre, el Comando Rebelde dispuso una misión de bombardeo sobre el Taller Regional Río Cuarto y la V Brigada Aérea, rendida a las tropas leales provenientes de San Luis. El avión desigando para realizar esa misión fue el B-028, el que despegó y se estrelló posteriormente en las sierras cercanas a la localidad de Las Albahacas, en las cercanías de Río Cuarto. Según los informes oficiales, el aparato habría sufrido desperfectos técnicos que derivaron en su posterior accidente, sin embargo algunos indicios hacen suponer que ocurrió una pelea entre los miembros de la tripulación disconformes con la misión asignada y que, en el intento de impedirla, se habría producido un enfrentamiento armado dentro de la aeronave. Observaciones del personal que actuó en el rescate, dan cuenta del hallazgo de cápsulas servidas correspondientes a la pistola del comandante y que el cadáver del Suboficial timorín se hallaba con el paracaídas colocado, cerca de una de las salidas de la aeronave, a esto se suma el hecho de que los cuerpos fueron entregados sin permitirse su observación; aunque estos datos podrían contribuir a solidificar esta hipótesis, la verdad sigue siendo un misterio.

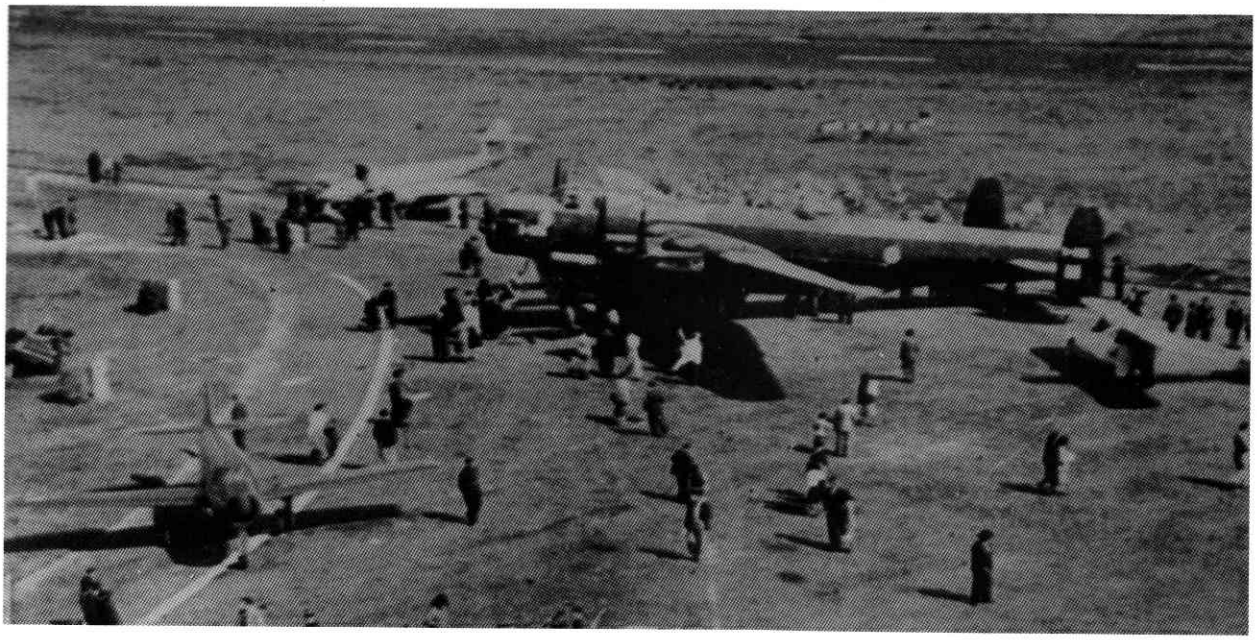
La última actividad con aviones Lincoln ocurrió el día 19. Relato de la Crónica de la E.A.M.:



El B-017 en Inglaterra siendo revisado antes de ser remitido a la Argentina

06:40: En conocimiento de la inminencia de un ataque y bombardeo a la E.A.M. por parte de aviones Avro Lincoln, se ordenaba el despegue de todas las máquinas posibles. Las tripulaciones estaban agotadas, casi sin dormir. Algunos oficiales recién se habían recostado, pues acababan de cumplir una misión en tierra o en el aire. Se debía efectuar espera en el aire hasta tanto se recibieran órdenes. A este efecto, y con la premura del caso, se asignaron distintos rumbos a los pilotos y ante un nuevo aviso del Comando, se ordenó el despegue inmediato. Recién amanecía. Casi todas las máquinas se encontraron en el aire en contados minutos. En esas circunstancias el Capitán G. despegó en el AT-11 08, llevando como copiloto al 1er. Teniente F. A los 3 minutos de vuelo escuchó , por radio, la orden impartida al Gloster desde la Torre de la E.A.M., para que decolase de inmediato, ya que el Lincoln estaba en la vertical de la E.A.M., con rumbo 240º. El Ea. 08, tenía fijado rumbo 250º para alejarse, en consecuencia varió el rumbo, fijando 170º rodeo que por otra parte debía efectuar, ya que en Malagueño existía artillería antiaérea. En esos momentos se empezó a escuchar por radio, las indicaciones que desde otro avión se daban al piloto del Gloster: "–Gloster, Gloster, en este momento Lincoln sobre Yocsina; altura 1.000 metros; rumbo 270º... Gloster, Gloster, en este momento Lincoln efectúa viraje a la derecha; ahora no, efectúa viraje a la...". a partir de ese momento, toda la tripulación del Lincoln gritando fuertemente, produjo interferencia en la comunicaciones. Todas las máquinas continuaron haciendo espera en vuelo. El Ea. 08, lo hizo en vaivén detrás de las sierras que pasán por Carlos Paz. Más tarde se reconoció por radio al Capitán G. A. y al Comandante N. S., quienes procedentes de Villa Reynolds, se acercaban a Córdoba. El Capitán G. sabía que dichas máquinas (Douglas D.C. 3) venían cargadas al completo con bombas, por lo cual se comunicó, por V.A.F., con el primero y le informó los lugares donde se hallaba emplazada la artillería enemiga, indicándole la forma en que debería aproximarse a fin de llegar sin inconvenientes. Transcurrido un tiempo más, los aviones comenzaron a comunicarse con la E.A.M., a efectos de dirigirse al aterrizaje. El Ea. 08 estaba cargado con tres bombas de 50 kg, por lo cual se dipuso lanzarlas sobre la artillería antiaérea enemiga, ubicada en proximidades de Malagueño. A este efecto se voló en círculo, observando, cuando de pronto se recibió nutrido fuego de artillería antiaérea de grueso calibre y trazante. Se picó hasta cerca del suelo el avión y se siguió en vuelo razante. En ese momento, cuando varias máquinas estaban por aterrizar, se oyó por radio que un Lincoln se dirigía nuevamente a la E.A.M., a 500 metros de altura. Se juzgó entonces que era posible que los Lincoln –dado la autonomía grande que poseen– esperaran hasta que todas las máquinas de la E.A.M. aterrizacen por falta de combustible, oportunidad en que serían atacadas..."

Tras el fin de la Revolución, se dió en las tripulaciones de los Lincoln, una profunda división entre "leales" y "rebeldes", situación agravada por la decisión del Comando en Jefe de la FAA, de separar al perso-



Exposición llevada a cabo en el Aeroparque: Lincoln junto al Pulqui y un Gloster Meteor (Rev. Nac. Aer.)

Las características siluetas de los Lincoln se hicieron presentes en gran cantidad de desfiles (AGN)

nal sospechoso de simpatizar con el "Peronismo".

El 25 de febrero de 1960, el teatro de operaciones fue diferente, probándose ampliamente la capacidad del Lincoln para búsqueda submarina. El B-029 fue destacado para cooperar con tres buques de la Marina, en un operativo de rastreo y sitiado de un submarino no identificado, que se hallaba en aguas del Golfo Nuevo. Este avión debió abandonar la misión por problemas técnicos, siendo entonces asignado el B-024, que se hallaba equipado de manera más apropiada; participaron, además, todo tipo de aviones de la Marina, Neptune ,Catalina, Corsair, Texan e inclusive un C-124 Globemaster de la USAF (con Sonar y cargas de profundidad).

Ubicado el intruso, los Lincoln bombardearon su posición, causándole, presumiblemente, daños de mediana importancia; sin embargo, pudo escapar, dejando una amplia estela de lubricante en la superficie del mar.

OPERACIONES ANTÁRTICAS

A partir de 1950, comenzaron los planes de la FAA para tener una firme presencia en el Sector Antártico Argentino, por lo que comenzaron a realizarse una serie de vuelos experimentales para tal fin, los que a un corto plazo, servirían para completar los elementos de juicio necesarios para concretar la organización del Grupo de Tareas a la Antártida Argentina.

El primer paso fue modificar al LV-ZEI para cumplir adecuadamente con la misiones antárticas (15), por lo que inmediatamente se dispuso la decuación del mismo:

"1213 Buenos Aires, 24 de enero de 1950.

Visto lo propuesto por el Ministro de Aeronáutica, y CONSIDERANDO:

Que el equipamiento para vuelo polar del avión "Cruz del Sur", matrícula LV-ZEI, del Ministerio de Aeronáutica, debe ser complementado para tal fin;

Que por su índole dichos trabajos deben ser efectuados en Gran Bretaña,

El Presidente de la Nación Argentina
DECRETA:
Art. 1º) Comisiónase a Gran Bretaña por el término de 30 días, con la misión de trasladar en vuelo al citado país el avión "Cruz del Sur", matrícula LV-ZEI, al siguiente personal:

Piloto:
Capitán D. Manuel Cayetano Basaldúa

Copiloto:
1er. Teniente D. Emilio Horacio Fellheimer

Navegadores:
1er. Teniente D. Hernán Alberto Abrahamson
Teniente D. Luis Carlos Arbichia
Teniente D. Enrique Zambrano

Radiooperadores:
Suboficial Ayudante Rodolfo Pedro Cascallares (C.1922, M. 1.741.187, D.M.3, O/E. Sec. 2º - IAFRPM. 33.363).
Suboficial Auxiliar Juan Carlos Iroz (C.1924, M. 4.323.114, D.M.2, O/E. Sec. 2º - IAFRPM. 40.140).

Mecánicos:
Suboficial Ayudante Alberto Alonso (C.1921, M. 0.400.999, D.M.3, O/E. Sec. 2º - IAFRPM 36.089).
Suboficial Ayudante Miguel Angel Naudeau (C.1922, M.1.741.120, D.M.3, O/E. Sec. 2º - IAFRPM 38.115).

Art. 5º) Comuníquese; vuelva al Ministerio de Aeronáutica para su publicación en Boletín Aeronáutico Reservado y archívese-Perón-César R. Ojeda-Hipólito J. Paz-Ramón A. Cereijo-Alberto Gómez Morales-Roberto A. Ares-José C. Barro".

Aunque estaba previsto un mes para la finalización de los trabajos en la aeronave, los mismos demandaron más de dos meses para ser completados. Una vez finalizados, por Resolución 629/50 del 2 de junio, se estableció que el LV-ZEI sería mantenido por el Instituto Aerotécnico y operado por el personal del R1B, lo delicado del material asi lo requirió.

Mientras tanto las primeras experiencias estaban comenzando; el día 22 de marzo de 1950, decolaron dos aviones, el B-019 y el B-026, con destino a Río Gallegos, allí se les unió el B-013 y juntos continuaron su vuelo con destino a Ushuaia, continuaron su navegación por Tierra del Fuego, Isla de los Estados, regresando por mar a Comodoro Rivadavia.

Tras el decolaje de Río Gallegos, el B-026 sobrevoló la zona tomando fotografías, que lo separó del B-019 en 13 minutos aproximadamente, manteniendo contacto radioeléctrico con la base de operaciones. En principio el vuelo se había realizado en forma normal y visibilidad aceptable entre los aviones, pero a la altura del Paralelo 53 los equipos de transmisión comenzaron a fallar debido a las formaciones de hielo en las antenas. El B-013 fue el primero en emprender el regreso al comprobar que su sistema de deshielo no funcionaba, aterrizando con normalidad, sin embargo se pierde todo contacto con el B-019 y ante el peligro inminente, el Comandante del B-026 teniente Aníbal Borderes Castex, resolvió internarse en el mar y en vuelo rasante, aterrizó en Comandante Piedrabuena (Santa Cruz), desde donde retornó a Comodoro Rivadavia.

Los Lincoln sobre el cielo de Plaza de Mayo durante un desfile (AGN).

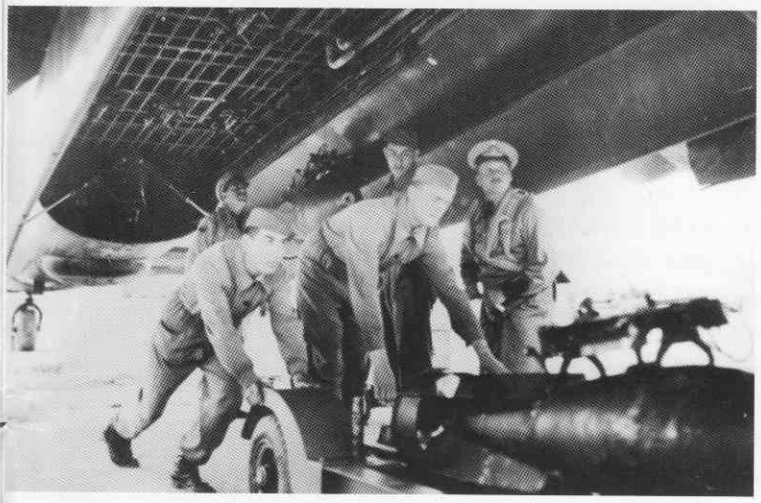
Al día siguiente del accidente, los primeros Lincoln en despegar fueron el LV-ZEI, B-021 y B-025, los que se utilizaron para llevar a cabo el rastrillaje de toda la zona en la que supuestamente se había perdido el contacto con el B-019.

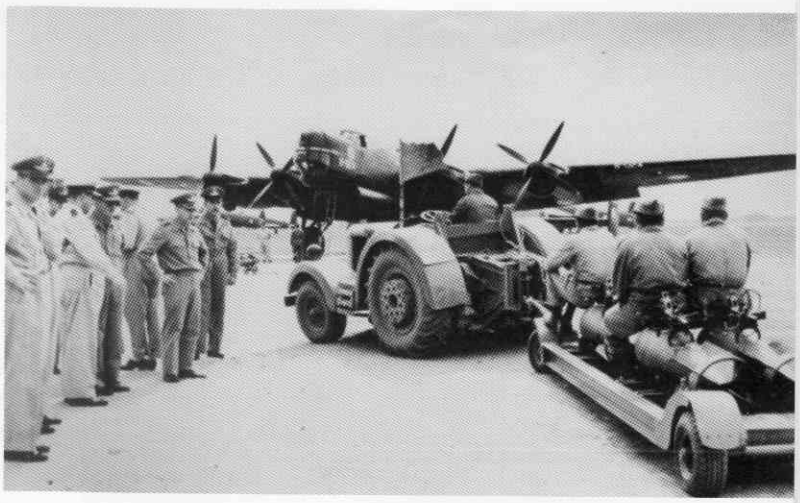
Todas las búsquedas programadas tuvieron resultados negativos, el destino del B-019 sería un enigma, hasta que en 1983 el avión fue descubierto por unos andinistas chilenos, en las proximidades del glaciar Roncagly Ewn, en el extremo Sureste de la Bahía Parry, en inmediaciones del Ventisquero Las Cuevas. Los restos del aparato se situaban a seis kilómetros del fiordo Almirantazgo y a poco más de 600 metros de altura, en el sector chileno de la Isla de Tierra del Fuego.

Integraban la tripulación del B-019, el cap. Bautista Mendioroz, 1er. tte. Raul Zarzuela, ten. Marcos Modolo, ten. Emilio Barros, s. aux. Enrique Marcuzzi, s. aux. José Bianchi, c. ppal. Hector Ibañez, c. ppal. Adelmo Amoroso, c. ppal Adrián Haynen, c. 1º Humberto Lozardo y c. 1º Federico Pacheco.

Superado este accidente, el 12 de marzo de 1951, se dio el primer paso para institucionalizar las expediciones a la Antártida Argentina; por Resolución 162 inserta en BAR 590, se crea un Grupo de Tareas a tal efecto:

"Constituyendo un Grupo de Tareas, dependiente directamente de S.E. el señor Ministro de Aeronáutica, a fin de que estudie, planee y ejecute las operacio-





Un grupo de oficiales y personal de tierra, alistando a los Lincoln. La ejecución de maniobras de tiro y bombardeo se hicieron frecuentes en los principales polígonos: Salinas del Bebedero y Las Lajas (AGN)

nes aéreas de apoyo que requiera la expedición enviada con carácter científico a la Antártida Argentina, dispuesta por un Decreto del Poder Ejecutivo Nº 2492/51.

Designando para integrar el Grupo de Tareas, al siguiente personal:

- Capitán D. Carlos Alberto Rey
- Capitán D. Eduardo González
- Capitán D. Jorge Alberdi
- Teniente D. Juan Carlos Carponi Flores
- Alférez D. Luis Paulino Domingo Elejalde

Asignando al Grupo constituido el siguiente material de vuelo:

- Avión Lincoln LV-ZEI
- Avión Lancastrian T-66
- Avión Douglas C-47 T-20

Fdo.: Ojeda - Ministro de Aeronáutica.

En agosto, el T-20 fue enviado a los Estados Unidos para una importante modificación, a fin de poder cumplir con los requerimientos de la actividad antártica (16); la misión para esta aeronave y el LV-ZEI sería la de operar directamente sobre la zona antártica, mientras el Lancastrian se utilizaría sólo para enlace y casos de emergencia. En todo momento, serían asistidos por dos buques de la Marina, la fragata Heroína y el remolcador Charrúa, los que proporcionarían apoyo meteorológico y radioeléctrico.

El 19 de noviembre, las heladas regiones de nuestra Antártida fueron sobrevoladas por primera vez por los aviones de la Fuerza Aérea Argentina. El Avro Lincoln LV-ZEI "Cruz del Sud", cumplió un vuelo de ida y regreso uniendo el DAM Río Gallegos con el Destacamento Gral. San Martín en la Bahía Margarita. La máquina estuvo tripulada por el vcom. Gustavo Marambio; cap. Jorge Alberdi; 1er. tte. Jorge Naveiro; tte. Facundo López; tte. Enrique Zambrano; alf. Ricardo Bularte; Suboficiales: Rodolfo Cascallares; Armando Bacinello; Iván D. Viola y Jorge Nadal.

Esta operación denominada "Enlace", demostró la factibilidad de llegar en vuelo hasta el destacamento más austral, alcanzándose la mayor latitud austral, el paralelo 70. Este éxito rotundo dio las pautas definitivas para la conformación de este Grupo de Tareas, impartiendo el entonces Presidente de la Nación, Tte. Gral. Juan D. Perón, las directivas por las cuales la Aeronáutica, debería ajustar sus futuras actividades en el Sector Antártico Argentino.

Para un mejor aprovechamiento de la operatividad del Grupo, la dependencia fue cambiada el 29 de noviembre de 1951, disponiéndose que a partir de esa fecha, el Grupo de Tareas, pasara a depender del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, con todo su personal y material.

El 27 de diciembre de 1951 se incluyó al personal militar y civil en el Grupo de Tareas a la Antártida Argentina. Se designó como Jefe al vicecomodoro Gustavo Argentino Marambio y como Ayudante al teniente Juan Carlos Carponi Flores. Tres aviones fueron designados como los primeros componentes:

DOUGLAS C-47 T-20:

- Capitán Eduardo González
- Capitán Jorge Raúl Alberdi
- Suboficial ayudante Isidro Valenzuela Ratti
- Suboficial auxiliar Santiago Danilo Buosi
- Cabo mayor Roberto Teodoro Traba

AVRO LINCOLN LV-ZEI

- 1er teniente Jorge Oscar Navarro
- Teniente Enrique Zambrano
- Alférez Ricardo Osvaldo Bularte
- Suboficial principal Rodolfo Pedro Cascallares
- Suboficial auxiliar Armando Bernardo Bacinello
- Suboficial auxiliar Iván Demetrio Viola

AVRO LINCOLN B-030:

- 1er teniente Joaquín Ernesto Martínez Canevari
- Teniente José Facundo López

Tripulación en el momento de abordar al B-013 por la compuerta de nariz, por debajo del puesto del bombardero. AGN

- Alférez Pedro Delich
- Cabo mayor Jorge Alberto Trevisan
- Cabo mayor Juan José Naveira
- Cabo principal Julio Ardini

Como personal de mantenimiento se incluía a: cabo mayor Pedro Boris Timorín, cabo principal Aníbal Anselmo, cabo principal Francisco Ignacio López, cabo principal Carlos Alberto Vaca, cabo principal Orlando Agüero, cabo principal Oscar Miguel Prakovite y cabo principal Carlos Pantaleón Brizuela. Como instrumentalista al operario José Nicz y como fotógrafo al Suboficial Auxiliar Enrique Antonio Nadal.

Una misión a la que los Lincoln tuvieron que acostumbrarse fue la de lanzar víveres a personal bloquedao por los hielos, una de estas fue la realizada el 10/2/52 por los aviones B-021 y B-029, sobrevolando la Bahía Margarita.

En apenas un año la ahora Fuerza Aérea de Tareas Antártica (FATA) había tenido una gran transformación; del pequeño Grupo que en 1951/52, integraban apenas 75 hombres, volvía a hacerse presente en Río Gallegos el 27de diciembre de 1952, pero esta vez convertido en algo orgánicamente mayor con 223 personas incluidas las tripulaciones y mecánicos en dos turnos, se había convertido en una verdadera fuerza por si misma.

La FATA, con asiento en el DAM "Río Gallegos", estaba organizada de la siguiente manera:

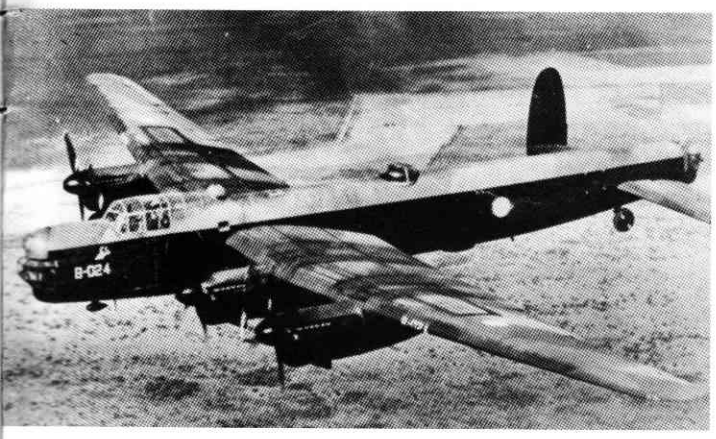
COMANDO FATA
- Ayudantía
- Relaciones Públicas
- Estado Mayor
- Departamento "A" Operaciones
- División Comunicaciones
- Departamento "B" Personal
- Departamento "C" Material
- División Material
- Departamento Control de Costo

GRUPO BASE ANTÁRTICO:
- Jefatura
- Ayudantía
- Sección Central
- Oficina de Mesa de Entradas y Salidas
- Oficina de Personal
- Oficina de Órdenes y Estadística
- Oficina de Contaduría
- Oficina de Contralor y Cargos
- Oficina de Despacho de Aviones
- Oficina de Informaciones
- Escuadrón Servicios Especiales
- Jefatura
- Servicio de Seguridad de Vuelo
- Balizamiento y Pista
- Servicio de Armamento
- Servicio de Fotografía
- Servicio de Comunicaciones
- Sección Claves
- Escuadrón Servicios Generales
- Jefatura
- Servicio de Sanidad
- Servicio de Transporte
- Servicio de Conservación de Instalaciones
- Servicio Contra Incendio
- Servicio Religioso
- Casinos
- Escuadrón Depósitos
- Jefatura
- Depósito de Material Aeronáutico
- Depósito de Infraestructura
- Depósito de Intendencia
- Depósito de Sanidad
- Escuadrón Tropas
- Jefatura
- Compañía de Servicios
- Compañía de Seguridad
- Escuadrón Servicios Técnicos
- Jefatura
- Servicio Mantenimiento de Automotores
- Servicio Mantenimiento Material Comunicaciones

GRUPO TÉCNICO ANTÁRTICO:
- Jefatura
- 1º y 2º turnos
- Agrupación Inspecciones y Recambios
- Servicio Mantenimiento aviones Avro Lincoln
- Servicio Mantenimiento aviones varios

GRUPO AÉREO ANTÁRTICO:
- Tripulaciones
- Aviones Avro Lincoln
- 1º Avión
- 2º Avión

El B-024 fue uno de los Lincoln utilizados para búsqueda marítima y equipado a tales efectos. En la sección ventral trasera del fuselaje, por delante de la escarapela, se observa el carenado del radar retráctil. F. Benedetto



- 3º Avión
- Avión Douglas C-47 T-20
- Avión Beechcraft Ea. 04

Hacia fines de 1952, la Base de la FATA en el DAM Río Gallegos ya estaba lista para recibir al Grupo y comenzar con la operaciones sobre el Continente Blanco.

Muchas y variadas fueron las misiones que se cumplieron sobre este territorio, desde enlace entre bases hasta relevamientos topográficos y estudios sobre perturbaciones magnéticas. La capacidad radárica de los Lincoln, permitió realizar reconocimientos topográficos de las costas, islas y archipiélagos australes. Nada pudo haber contribuido más a las investigaciones en esas latitudes, que los Avro Lincoln en un principio y los DC-3.

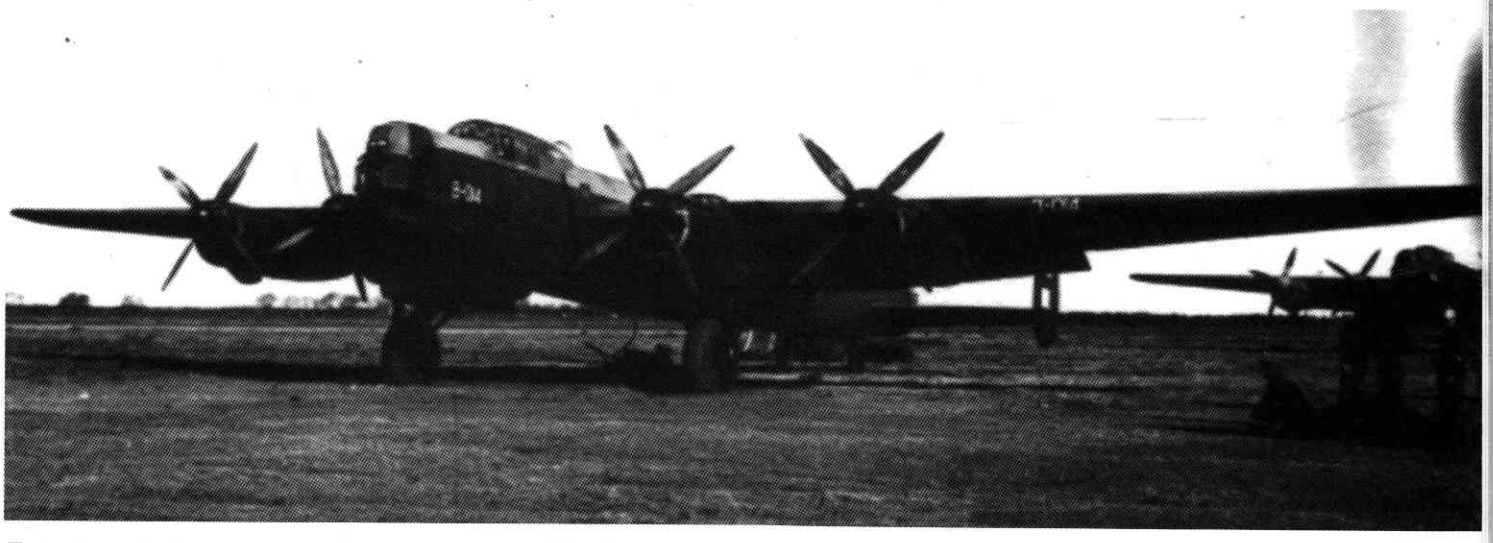
Entre los vuelos más importantes, se destaca el realizado por el "Cruz del Sur", que reabasteciendo desde el aire, ayudó a una patrulla de Ejército bloqueados por los hielos de Bahía Margarita (10/2/52).

El brigadier Fabri, el 1º de enero de 1953, relizó el primer relevamiento aerofotográfico de la Isla Decepción, en un importante vuelo desde Río Gallegos; la nubosidad reinante hizo pensar en abandonar la empresa, pero un inesperado "claro" en el cielo permitió terminar con la misión. En el mes de marzo, el Capitán Borderes Castex, fue designado para abastecer la Base Gral. San Martín, que había quedado imposibilitada de recibir suministros por vía marítima; esta operación llevada a cabo el día 26, tuvo una duración de más de trece horas. La máquina asignada fue el LV-ZEI.

Como era de esperarse, el éxito de la FATA redundó en una actividad que iba francamente en aumento. Durante 1954 y 1955, se realizaron expediciones a los hielos continentales argentinos, los que gracias a la ayuda de las observaciones hechas por la FATA, contaban con una pormenorizada información sobre la topografía y accidentes del terreno; también en 1954 se realizaron los operativos "Tornillo" el 24 de agosto y "Tornillo 2" el 27 del mismo mes.

A medida que pasaba el tiempo, las operaciones aéreas se hacían cada vez más extensas; la confianza en el personal y en los aviones, permitieron llegar a vuelos de inusitada envergadura. En febrero de 1965, el "Cruz del Sud" realizó un vuelo de 15 horas 50 minutos, al unir Río Gallegos-Matienzo-Villa Reynolds, sin escalas. La tripulación estaba constituida por: Comandante 1er. Teniente J. Martínez, 1er piloto 1er. Teniente Mario Andelique, 2do. Piloto 1er. Teniente Alvarado, navegador 1er. Teniente Triviani y los Suboficiales principales Andrés Bustos como navegador, Francisco Puigdellibol como mecánico y José Germann como fotógrafo.

En setiembre del mismo año, durante el operativo

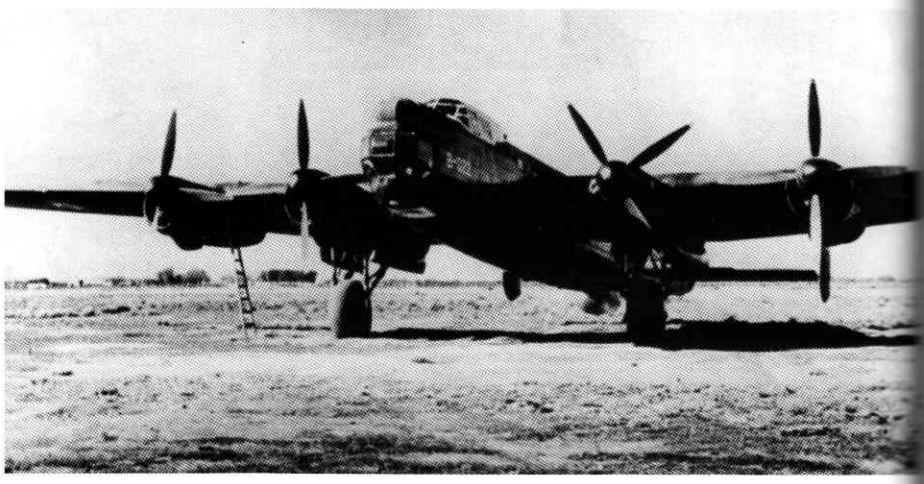


Estacionado junto a otras máquinas en la BAM Coronel Pringles. F. Benedetto

"Sur" unió Río Gallegos-Matienzo-Río Gallegos en 11 horas 10 minutos, con apoyo del Lincoln B-022, el C-54 TC-48 y el Albatross BS-03. Debido al mal tiempo reinante, el LV-ZEI sufrió algunos daños en su tren de aterrizaje que no revistieron mayor importancia.

El 27 de octubre se logró unir Río Gallegos-Base Belgrano-Río Gallegos, en un vuelo sin precedentes de 20 horas 37 minutos. La misión consistió en el lanzamiento de unos tanques de combustible especialmente fabricados por el Taller Regional Río IV para que no se destruyeran al impactar con el hielo. En este vuelo, el Lincoln fue apoyado por el C-47 TA-05, C-54 TC-48 y los Albatross BS-01 y 03. Por suerte, a pesar de serios inconvenientes en los motores (motor 1 sin potencia y motor 2 detenido), la empresa terminó felízmente. La tripulación de este vuelo fue: Comandante 1er. Teniente J. Martínez, 1er. Piloto 1er. Teniente Andelique, 2do. Piloto teniente Van der Panhuyssen, navegadores Capitán Campos y 1er. Teniente Servático, radiooperador Suboficial mayor Héctor Cuello y como observador el Suboficial principal Francisco Puigdellibol; también participó en calidad de observador el comandante Ervin Kern del Estado Mayor de la FATA.

El último vuelo de gran envergadura estubo a cargo del Lincoln B-022, en noviembre de 1965. Consistió en un gran raid sobre el Sector Antártico Argentino, con una duración de 21 horas 50 minutos.



Cubriendo los cuatro puntos cardinales del país, los Lincoln volaron incansables, incluso en la Antártida Argentina

COOPERACIÓN INTERNACIONAL

En marzo de 1953, un terremoto de gran magnitud azotó a Turquía, siendo Balikebir la zona más afectada.

De inmediato, el Presidente de la Nación dispuso que se arbitraran los medios necesarios para ayudar a esta nación amiga que se hallaba en apuros.

El "Cruz del Sud" se encontraba arrojando víveres y otros elementos al personal del Ejército bloqueados en la Base Gral. San Martín, cuando al regreso de su último vuelo y antes de aterrizar en Río Gallegos, su tripulación recibió la orden del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, de trasladarse inmediatamente a Buenos Aires para cumplir una misión en el exterior:

B.A.P. 998
Envío de elementos de auxilio al pueblo turco.
5450 Buenos Aires, 27 de marzo de 1953.

Visto lo propuesto por el Ministro de Aeronáutica, y

CONSIDERANDO:

Que el violento sismo que azotó a Turquía recientemente ha causado gran cantidad de víctimas y grandes daños materiales;

Que el Gobierno Argentino asociándose al dolor del pueblo turco y consecuente con el espíritu de colaboración con los países amigos desea concurrir en su ayuda;

Que la Fundación de Ayuda Social "Eva Perón" ha puesto a disposición del pueblo turco, personal y elementos sanitarios, etc;

Que temperamentos como el expresado están previstos en los postulados del justicialismo,

El Presidente de la Nación Argentina

DECRETA:

Art.1º) El Ministro de Aeronáutica alistará los aviones Avro Lincoln "Cruz del Sur" matrícula LV-ZEI y Douglas DC-4 T-45, para que decolando el día 28 de marzo de 1953, transporten a Ankara (Turquía), los elementos sanitarios de ayuda dispuestos por la Fundación "Eva Perón".

Art. 2º) Los aviones citados en el Artículo 1º, estarán tripulados por el siguiente personal:

Avro Lincoln "Cruz del Sur" Matrícula LV-ZEI

Comandante de Aeronave:
Vicecomodoro D. Gustavo Argentino Marambio (E.Air)

1er. Piloto:
Capitán D. Aníbal Borderes Castex (E.Air)

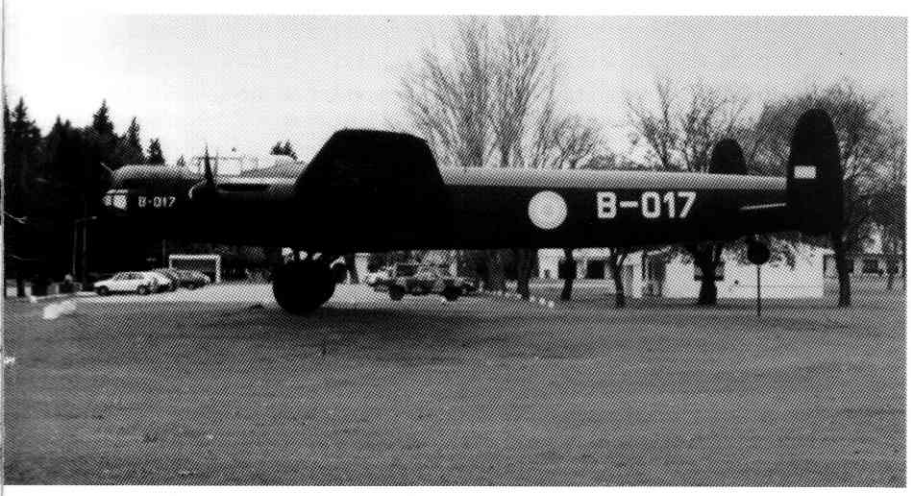
2do. Piloto:
1er. Teniente D. José Facundo López (E.Air)

Navegadores:
1er. Teniente D. Enrique Zambrano (E.Air) y
Teniente D. Ricardo Osvaldo Bularte (E.Air)

Radiooperadores:
Suboficial Auxiliar Carlos Pedro Baini (Comseg) y Cabo Principal Carlos Silvestre Sarcos (Comseg)
Mecánicos:
Cabo Principal Victorino Manuel Petrofff (Mecav) y Cabo Principal Henny Nicolás Bozicovich (Mecav)... Art. 7º) Comuníquese, dése a la Dirección General del Registro Nacional, tome nota la contaduría General de la Nación, vuelva al Ministerio de Aeronáutica para su publicación en Boletín Aeronáutico Público y archívese en la Dirección General del Personal de Aeronáutica. - PerónJuan I. San Martín-Miguel Revestido-Alfredo Gómez Morales-Jerónimo Remorino."

También se asignaba la tripulación del T-45 la que estaba compuesta de la siguiente manera:

- Capitán Santiago Posadas (Comandante)
- Capitán Juan José Pierrestegui (1er. Piloto)
- Capitán Roberto F. Aguirre Champeau (2do. Piloto)



Solamente quedan dos ejemplares preservados del Lincoln en la Argentina. En la foto el que está en el acceso a la V Brigada Aérea, el otro se encuentra en el Museo Nacional de Aeronáutica en Buenos Aires

- Alférez Jorge Antonio Labayru Demaría (Navegador)
- Alférez León Cándido Alejandre (Mecánico)
- Suboficial Principal Mauricio Steinberg (Mecánico)
- Suboficial Ayudante Pedro Francisco Kropfl (Radiooperador)
- Suboficial Principal Juan Gamez (Radiooperador)
- Oficial 9º Aldo Luis Sangiorgio (Comisario de a bordo)

El 28 de marzo de 1953, los aviones partieron rumbo a Turquía con el siguiente itinerario: Morón-Río de Janeiro (Brasil)-Natal (Brasil)-Dakar (Senegal)-Lisboa (Portugal)-Roma (Italia)-Estambul (Turquía-Balikebir (Turquía) y de allí a Ankara, su capital.

El 10 de abril de 1953 mientras el Lincoln se hallaba en Grecia durante su viaje de regreso, la Cruz Roja, en reconocimiento a la ayuda brindada, hizo entrega a la tripulación del avión argentino, de una bandera conmemorativa. El vuelo se dio por terminado el 8 de mayo, al arribo del personal de la FAA al Aeropuerto Militar Morón.

CORREO AÉREO MILITAR AL EXTERIOR

El Correo Aeronáutico Militar al Exterior (CAME), nació como una necesidad de la diplomacia argentina a mediados de 1957, cuando el Ministerio de Relaciones Exteriores de la Nación requirió de la Fuerza Aérea Argentina, aviones y tripulaciones para que hicieran de enlace entre las representaciones ubicadas en diversos países sudamericanos.

Tras un período amplio de pruebas, el CAME fue oficialmente creado el 31 de octubre de 1957, ya que había resultado como una medida de positivo acercamiento a las Fuerzas Armadas de los países vecinos, de agilización de trámites del Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerios Militares, con la intención de ser utilizado en las Repúblicas de Chile, Bolivia, Paraguay, Brasil, Uruguay y Perú

El material utilizado para abrir nuevas puertas en la hermandad latinoamericana fueron en un principio: Avro "Lancastrian", Avro "Lincoln" modificado, Vickers "Viking", Bristol 170 y De Havilland "Dove".

Las distintas rutas efectuadas fueron:

- Buenos Aires-Santiago (Chile)
- Buenos Aires-Santiago-Antofagasta (Chile)-Lima (Perú)
- Buenos Aires-La Paz (Bolivia)
- Buenos Aires-Asunción (Paraguay)
- Buenos Aires-Rio de Janeiro (Brasil)
- Buenos Aires-Quito (Ecuador)
- Buenos Aires-Montevideo (Uruguay)

Estos no fueron los únicos países visitados periódicamente por la Fuerza Aérea, ya que a los efectos de cumplir con los requerimientos del gobierno, son muchos más los que circunstancialmente eran incluidos como vuelos no regulares del CAME (19).

Los servicios continuaron, con los mismos aviones, hasta el año 1962, cuando fueron reemplazados por aviones Douglas DC-3/C-47 y los DC-4/C-54.

FORMACIONES Y DESFILES

Como era de esperarse, los Avro Lincoln siempre fueron figuras esperadas en todo desfile. Los vuelos en

formación eran realmente espectaculares. Uno de los primeros se realizó para el centenario de la muerte del general San Martín, cuando varios aparatos sobrevolaron el Cerro de la Gloria en el día de los muertos por la aviación.

El 20 de agosto de 1950, dieciocho Lincoln se hicieron presentes en Buenos Aires para homenajear al Libertador; el cierre del año Sanmartiniano también vió participar a los Avro, esta vez en un desfile realizado el 31 de diciembre.

Cuando la ocasión lo requería, allí estaban los Lincoln, entre otras participaciones recordadas se pueden nombrar:

• Homenaje en vuelo al General Juan Esteban, en Villa Mercedes, con motivo de depositarse sus restos en la plaza que lleva su nombre, el 29 de noviembre de 1956.

• Desfile por la inauguración del Monumento a la Bandera, en Rosario, Santa Fe, el 20 de junio de 1957.

• Desfile bautizado "Transmisión" el 1º de mayo de 1958.

• Desfile bautizado "Independencia" el 9 de junio de 1958.

• Homenaje en vuelo al Teniente Manuel Félix Origone, en Villa Mercedes, con motivo de depositarse sus restos en la plaza que lleva su nombre, el 19 de enero de 1963.

Al conmemorarse el aniversario de la Independencia de la República de Chile, en 1953, los Lincoln participaron por vez primera en un desfile en el exterior. Una escuadrilla integrada por el B-023, B-024, B-025 y B-028, integró junto a doce Gloster meteor el denominado operativo "O'Higgins", presidido por el Comandante en Jefe de la FAA brigadier general Carlos Federico Mauriño y acompañado por el Jefe de la V Brigada Aérea comodoro Saturnino Armeñazas y el Jefe del Grupo 1 de Bombardeo comandante Ricardo Milan.

Como nota cómica, no se pueden dejar pasar, el desbande de la Caballería chilena durante el pasaje de los Lincoln y los Meteor; y los encabezados de los diarios chilenos, los que hicieron uso de títulos humorísticos para anunciar la llegada de los aviones argentinos. Haciendo alusión a los Gloster Meteor, los diarios escribieron: Desde Argentina llegaron los "chorros" de Perón... obviamente utilizando la popular palabra, que representaba la propulsión de nuestros interceptores, como latiguillo para ridiculizar al régimen del entonces Presidente Juan Domingo Perón.

EL FINAL

La silueta de los Lincoln se había hecho familiar para todos, su magnífico porte era característico y a pesar de que, al final de su vida operativa su capacidad estratégica había dejado paso a otro tipo de misiones, su destino como aeronave de la FAA estaba sellado.

Luego de casi veinte años de prestar servicios y de llevar la presencia de la FAA hasta los confines del continente, su carrera terminó gloriosamente el 1º de agosto de 1967. Con la llegada de los Douglas A-4B "Skyhawk" a la V Brigada Aérea, terminaba el ciclo de los bombarderos pesados en la Argentina.

La ceremonia de despedida fue presidida por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina brigadier general Adolfo Teodoro Álvarez, y las palabras finales fueron pronunciadas por uno de los integrantes de la misión a Inglaterra en 1947, el brigadier (R) Alcides Numa Sánchez. Durante el acto, sobrevoló la Brigada el Avro Lincoln B-016... quizá con la melancolía de quien espera la hora para descansar su ajetreadas alas.

CONCLUSIÓN

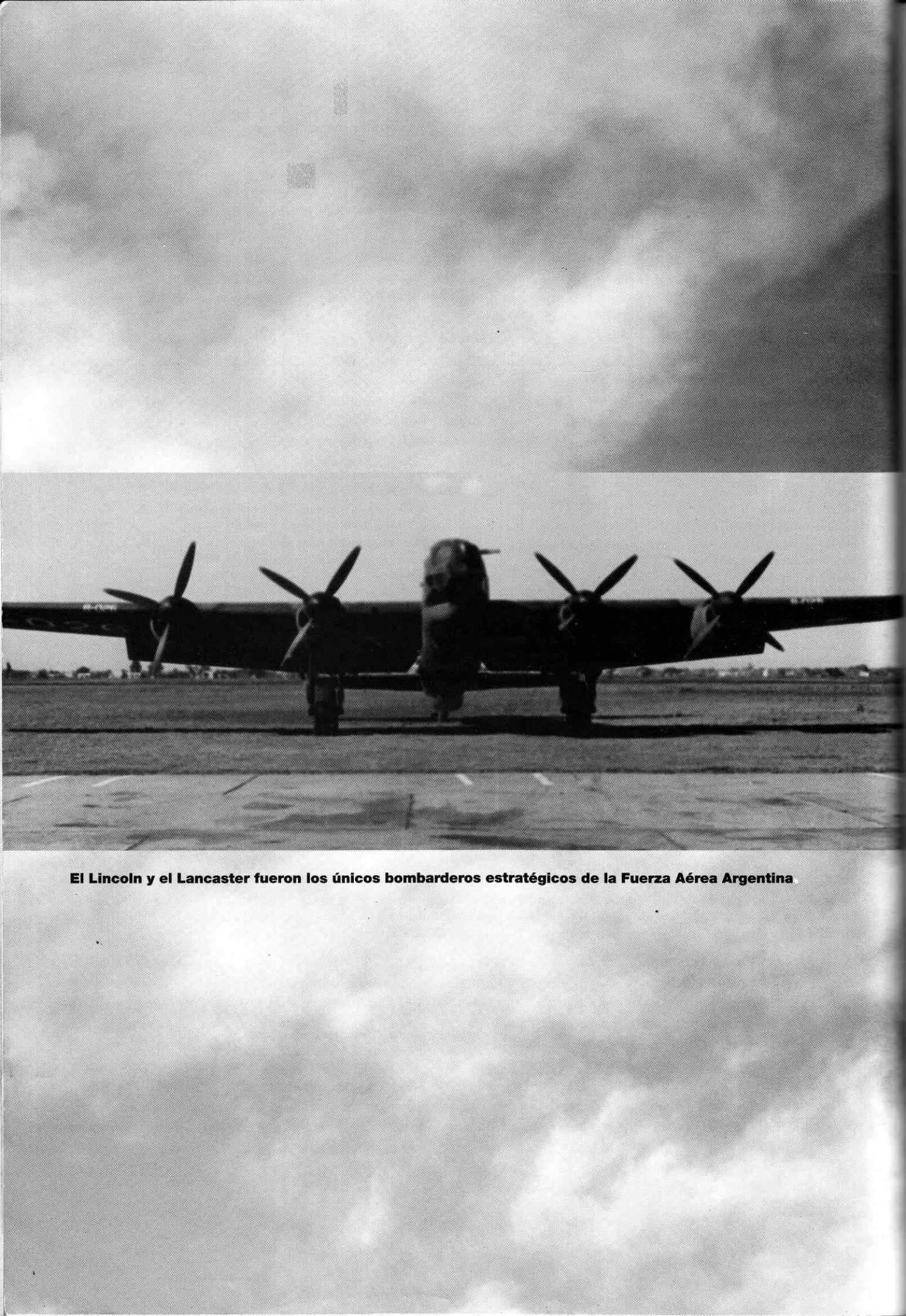
Los Avro Lincoln y Lancaster, fueron los primeros y los últimos bombarderos pesados utilizados por la Fuerza Aérea Argentina. Su capacidad para realizar misiones de bombardeo estratégico, fue, en alguna medida, una buena arma de disuación para el marco regional.

Para Inglaterra estos pesados aviones eran ya obsoletos, utilizados en misiones de bombardeo táctico contra guerrilleros, no tardaron en ser prontamente reemplazados por aviones como el Avro Vulcan; sin embargo sirvieron ampliamente en misiones quizás, más importantes que la de combatir.

La improvisación o tal vez el apuro por cobrar una deuda, influyó tal vez en los problemas aparecidos en la operación de los mismos durante los últimos años de la década del '40 en la Argentina; todos ellos subsanados por el incansable trabajo de quienes en alguna medida tuvieron relación con su operación.

Fueron la punta de lanza para los actuales y periódicos viajes de la FAA a la Antártida y contribuyeron a estrechar los lazos de amistad con nuestros paises hermanos; por supuesto es imposible enumerar cada una de las misiones asignadas o cumplidas, en este suscinto estudio.

Sólo se puede decir una cosa a modo de conclusión, con el convencimiento pleno de que a través de esos veinte años, lograron hacer lo mejor... **¡Misión Cumplida!.** ■



El Lincoln y el Lancaster fueron los únicos bombarderos estratégicos de la Fuerza Aérea Argentina